

Incidencia en la Competitividad y Economía del Sistema Vial Colombiano frente al TLC
con Estados Unidos

Franki Rodríguez Restrepo

Juan Carlos Uribe

Institución Universitaria Esumer
Facultad de Estudios Internacionales
Medellín, Colombia
Año 2011

Incidencia en la Competitividad y Economía del Sistema Vial Colombiano frente al TLC
con Estados Unidos

Franki Rodríguez Restrepo
Juan Carlos Uribe Navarro

Trabajo de investigación presentado para optar al título de:
Negociador Internacional

Asesora
LINA PATRICIA VILLA MARTINEZ

Línea de Investigación:
Logística

Institución Universitaria Esumer
Facultad de Estudios Internacionales
Medellín, Colombia
Año 2011

DEDICATORIA

Dedicado a José Ángel Rodríguez, Julio Cesar Rodríguez, Omaira Restrepo, Yenny
Ospina y Ana Sofía Uribe

AGRADECIMIENTOS

Agradecemos de manera muy especial el acompañamiento y colaboración del coordinador del ciclo profesional de negocios internacionales Gustavo Londoño Ossa, igual mente a nuestra asesora de tesis Lina Patricia Villa Martínez por su dedicación y orientación en el desarrollo de este proyecto.

RESUMEN

La evolución que ha tenido Colombia en los últimos años en el tema de infraestructura vial y en el mercado internacional con relación a los TLC hace en el país cambie su visión y plan de desarrollo hacia el futuro, todo esto debido a que su mayor socio económico EE UU confirmo el tratado de libre comercio. Identificamos y analizamos cuales son los ítems más relevantes e importantes para poder estar preparados para este tratado, donde se determina que un sistema vial competitivo es la pieza clave para el éxito, ya que el 73% del transporte interno es realizado por medio carretero además el 37% de los costos de la DFI son los internos (www.mintransporte.gov.co.) Concluimos que si Colombia desarrolla y evoluciona sus principales corredores logísticos obtendría en sus productos una ventaja competitiva frente al mercado internacional y así crecería no solo en el comercio exterior y en el interior.

Palabras clave:

Infraestructura, Tratado de libre comercio, Red Vial, Logística, Distribución Física Internacional, Competitividad

Abstract

The evolution that Colombia have had in the recent years in road infrastructure means and international market with regard to TLC, makes the country change its vision and development plan for the future, all this because its mayor economic partner, USA, confirmed the free trade agreement. We Identify and analyze the items which are more important and relevant to be prepared for this treaty. We determined that a competitive

transportation system is the key to success, and that 76% of exports and imports are carried by road in addition, 37% of the costs of DFI, That means that if Colombia develops and evolves its main logistics corridors would get into their products a competitive advantage and the international market and grow not only in foreign trade but also inside.

Keywords:

Infrastructure, Free Trade Agreement, Road Network, Logistics, International Physical Distribution, competitiveness

CONTENIDO

	Pág.
INTRODUCCIÓN	14
1. FORMULACIÓN DEL PROYECTO	16
1.1. Antecedentes	16
1.1.1. Promoción para el desarrollo de infraestructura Logística Especializada	17
1.1.2. Marco institucional	18
1.1.3. Institucionalidad del sector transporte, período 1991-1999	19
1.1.4. Institucionalidad del sector transporte, período 2000-2002	20
1.1.5. Sistema presupuestal y de planeación	21
1.1.6. Consejo Superior de Política Fiscal (CONFIS)	22
1.1.7. Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES)	23
1.2. Institucionalidad de la planificación de los proyectos de infraestructura vial	25
1.3. ESTADO DEL ARTE	27
1.4. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	28
1.5. JUSTIFICACIÓN	29
1.5.1. OBJETIVOS	32
1.5.2. Objetivo general	32

1.5.3. Objetivos específicos	32
1.6 ALCANCE DE LOS OBJETIVO	34
1.6.1.Método	34
1.6.2.Metodología	35
1.6.3 Alcances	35
2.EJECUCIÓN DEL PROYECTO	37
2.1.Transporte	37
2.2.Infraestructura	40
2.3.Empresas y Equipos	41
2.4.Diagnóstico	41
2.5.Ejes Problemáticos	45
2.5.1.Debilidad en la institucionalidad	45
2.5.2.Ausencia o dispersión de información	46
2.5.3.Deficiencias en la infraestructura de transporte	47
2.5.4.Deficiencias en la provisión y uso de servicios logísticos y de transporte	50
2.5.5.Objetivos Gobierno Nacional	53
2.5.6.Misión	54
2.5.7.Visión	55
2.5.8.Objetivos Específicos	55
2.6.Plan de Acción	58
2.6.1.Institucionalidad	58
2.6.2.Producción de información	60

2.6.3.Optimizar la provisión de infraestructura	62
2.6.4.Promoción para el desarrollo de infraestructura Logística Especializada	63
3. HALLAZGOS	85
3.1. Tratados Comerciales De Colombia	85
3.1.1. Preferencias Arancelarias	85
3.1.1.1 ATPA y APTDEA	85
3.1.1.2. Sistema Generalizado de Preferencias para los Países Andinos (SGP ANDINO)	86
3.1.1.3. Sistema Generalizado de Preferencias -SGP- en Otros Países	86
3.2.Acuerdos Comerciales	87
3.2.1 Tratado de Libre Comercio, (Colombia-Estados Unidos)	87
3.2.2 Comunidad Andina de Naciones (CAN)89	89
3.2.3 Tratado de Libre Comercio de los Tres (TLC-G3)	89
3.2.4. Acuerdo de Complementación Económica con Chile	90
3.2.5. Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI)	90
3.2.6. Comunidad del Caribe (CARICOM)	91
3.2.7 Acuerdo de Complementación Económica MERCOSUR y Colombia	91
3.2.8. Área de Libre Comercio de las Américas (ALCA)	92
3.2.9 Colombia en la Cuenca del Pacífico	92

4.CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	97
4.1.Conclusiones	97
4.2.Recomendaciones	100
CIBERGRAFIA	103

LISTA DE GRAFICOS

	Pág.
Grafico 1. Mapa Principales corredores logísticos	65
Grafico 2. Red Pavimentada	66
Grafico 3. Red afirmada	66
Grafico 4. Evolución del comercio exterior Colombiano (% PIB)	67
Grafico 5. Ranking Suramericano.	67
Grafico 6: Índice de desempeño logístico	68
Grafico 7. Costo de distribución física internacional	68
Grafico 8 Componente de infraestructura	69
Grafico 9 Componente de costos Logísticos locales	70
Grafico 10 Ámbitos logísticos de Colombia	71
Grafico 11. Comparativo de la calidad de la infraestructura.	75
Grafico 12. Distancia media de los centros económicos más importantes.	76
Grafico 13. Índice de concentración poblacional de America Latina	77
Grafico 14. Costos logísticos proporción del PIB	80

LISTA DE TABLAS

	Pág.
Tabla 1. Movimiento de carga nacional por medio de transporte.	72
Tabla 2. Distribución porcentual por modos del movimiento de carga nacional (%)	73
Tabla 3 Carga internacional en sociedades portuarias regionales exportaciones-importaciones	74
Tabla 4. Distribución porcentual de la inversión publica.	78
Tabla 5. Índice de competitividad Doing Business.	79
Tabla 6. Las 100 principales empresas exportadoras a EEUU (2010)	81
Tabla 7. Las 100 principales empresas importadoras desde EEUU (2009)	83
Tabla 8. Consumo (venta) de combustibles sector transporte.	93
Tabla 9. Conteo manual de vehículos en carreteras.	94
Tabla 10. accidentalidade en el transporte.	95
Tabla 11. Distancia media de recorrido por modos.	96

LISTA DE ABREVIATURAS

BID: Banco Interamericano de Desarrollo

MINTRANSPORTE: Ministerio De Transporte

DNP: Departamento Nacional De Planeación

PIB: Producto Interno Bruto

TLC: Tratado de Libre Comercio

TIC: Tecnología de La Información De La Comunicación

DANE: Departamento Nacional de Estadística

INTRODUCCIÓN

Uno de los principales focos de contingencias que expresa el sector del comercio internacional colombiano hace referencia a la infraestructura vial colombiana, hecho que se hace aún más evidente si se tiene en cuenta que Colombia, contrario a los países desarrollados del hemisferio, tiene sus ciudades industriales, productoras y comerciales principales, ubicadas sobre el centro de un amplio territorio a kilómetros de los puertos que comunican con el mundo exterior que según cifras de min transporte el promedio es de 240 kms.

En este aspecto es importante hacer énfasis en dos hechos conocidos: los deterioros de la malla vial y los bajos costos que representa el transporte marítimo. Por eso, aunque es contradictorio, este último sigue siendo el medio predilecto del comercio internacional colombiano muy a pesar de las consecuencias que conlleva el asumir el transporte terrestre nacional como conexión a los puertos de salida.

Dentro de este contexto y sin negar que en los últimos años se han realizado un esfuerzo por avanzar hacia la consolidación de una infraestructura acorde con el crecimiento no solo económico sino social del país, en especial a partir del 2009.

Otro tanto ocurre con las vías férreas, prácticamente destinadas solo a carbón y minería, ya que su importancia si bien no desconocida ha sido abandonada por un Estado que consideró que el avión desplazaría al tren como alternativa de carga.

En ese orden de ideas, análisis como el del LPI, Doing Business del Banco Mundial y el Reporte de Competitividad del Foro Económico Mundial - FEM, ubican la situación de la logística en Colombia en el puesto 82 de una muestra de 150 países en el año 2010, lo que refleja un impacto contrario a las políticas de internacionalización del país.

Consecuente con lo anterior, el presente trabajo aborda una descripción actual del sistema vial colombiana, muy particularmente desde la visión del comercio internacional, a fin de exponer un análisis de sus necesidades frente a la competitividad y al reto que implica la aprobación y ratificación con el TLC de los Estados Unidos.

4.

1. FORMULACIÓN DEL PROYECTO

¿Cuál es la Incidencia en la Competitividad y Economía del Sistema Vial Colombiano frente al TLC con Estados Unidos?

1.1. Antecedentes

En cuanto al desarrollo de infraestructura física de transporte, la estrategia del Gobierno nacional plasmada en el Plan Nacional de Desarrollo 2006–2010 “Estado Comunitario: desarrollo para todos”, en la Visión Colombia II Centenario y en la Agenda Interna para la Productividad y la Competitividad, está enfocada hacia la consolidación de los corredores de comercio exterior, con proyectos de alto impacto que, por su envergadura, generarán las condiciones necesarias para absorber las presiones que pueda ocasionar el previsible y creciente intercambio comercial. El plan de inversiones para el sector de infraestructura asciende \$69.1 Billones, de los cuales para el desarrollo del sector de transporte incluye inversiones por \$20 billones, en donde la participación del sector privado representa el 46% de dichas inversiones. En ese sentido, se están adelantando ambiciosos programas que apuntan al mejoramiento de la competitividad, entre los que se encuentran la entrega en concesión de importantes corredores viales y aeropuertos, la reactivación del transporte férreo y fluvial, el aumento de la capacidad instalada en las concesiones portuarias y el desarrollo de corredores arteriales complementarios de competitividad.

Complementando lo anterior, y con el objeto de optimizar la provisión de infraestructura, así como el desarrollo del sector logístico y su articulación con las políticas de desarrollo territorial, el Gobierno Nacional se desarrollará las siguientes acciones:

1.1.1. Promoción para el desarrollo de infraestructura Logística Especializada

El desarrollo de proyectos de infraestructura de transporte, estará apoyado en la promoción de un sistema de plataformas logísticas que articule y aglomere la oferta de infraestructura y servicios, con el objetivo de generar proyectos de impacto para el comercio exterior y para la distribución de mercancías de producción y consumo, así como promover y potenciar el uso de la infraestructura instalada.

Un territorio tendrá facultades para convertirse en ámbito logístico cuando presente madurez en el sector productivo de valor agregado y de consumo, de forma que la presencia de dichas plataformas logísticas permita impulsar la actividad logística, mejorando la eficiencia de procesos logísticos ya existentes y favoreciendo la aparición de nuevos; su potencialidad como ámbito propicio para la logística estará determinado también por la presencia de nodos de ruptura de carga por cambio de modo (puertos, aeropuertos) o por motivos externos a la propia cadena (pasos de frontera). En ese sentido, y como una primera propuesta en la focalización de inversiones, se identificaron nueve zonas con potencial para el desarrollo logístico en el país

Derivado de lo anterior, y del análisis de la relación entre la oferta de infraestructura disponible en transporte, logística y comercio exterior e interior y las necesidades de infraestructura asociada a las cadenas logísticas y productivas, así como aquellas con potencial exportador, se identificaron 12 corredores funcionales en los cuales se distribuye la producción nacional, y que agrupan 10 familias productivas con relevancia y características logísticas similares. Ver grafico 1.

1.1.2. Marco institucional

El desarrollo de la infraestructura básica en las últimas tres décadas ha pasado por dos fases distintas, diferenciadas por los efectos de una nueva Constitución Política en 1991. Su aprobación significó un cambio radical en el sistema normativo y en los patrones de inversión en esta actividad. Hasta 1991, prácticamente la totalidad de la inversión en infraestructura fue desarrollada por el sector público

A partir de la entrada en vigor de la Constitución de 1991, se permitió la competencia y la participación privada en los distintos sectores de infraestructura. Consistentemente, la Ley de Transporte, Ley 105 de 1993, definió las reglas para la participación privada en este sector y creó las instituciones de regulación y control para esta nueva condición.

1.1.3. Institucionalidad del sector transporte, período 1991-1999

Como consecuencia de los requerimientos de infraestructura de transporte que surgieron de la apertura económica, el Gobierno Nacional reestructuró en 1992 el Ministerio de Obras Públicas y Transporte, el cual en adelante pasó a denominarse Ministerio de Transporte. El nuevo ente entró a definir, orientar y vigilar la ejecución de la política nacional en materia de tránsito, transporte e infraestructura¹

Adicionalmente, se instituyó la supresión de los Distritos de Obras Públicas como dependencias del Ministerio de Transporte, pasándose a contratar las actividades de mantenimiento (Artículo 49 del Decreto 2171 de 1992).

De igual manera se reestructuró el Fondo Vial Nacional constituyéndose el INVIAS,² Este fue definido como un establecimiento público del orden nacional, con personería jurídica, autonomía administrativa, patrimonio propio y adscrito al Ministerio de Transporte, cuyo objetivo es ejecutar las políticas y proyectos relacionados con la infraestructura vial a cargo de la Nación en lo que se refiere a carreteras.

¹ (Artículos 1, 5, y 6 del Decreto 2.171 de 1992).

² (Artículos 52 y 53 del Decreto 2171 de 1992).

1.1.4. Institucionalidad del sector transporte, período 2000-2002

En el año 2000, el Gobierno Nacional dictó el Decreto 101 mediante el cual reestructuró las entidades que componen el sector transporte. Al Ministerio de Transporte le asignó como objetivos primordiales "...la formulación y adopción de las políticas, planes generales, programas y proyectos en materia de tránsito, transporte y su infraestructura", en tanto la ejecución de las políticas de infraestructura le fue asignada al INVIAS.

En la nueva institucionalidad se destaca la creación de la Comisión de Regulación del Transporte (CRTR), encargada de establecer el marco informativo operacional del sector.

La CRTR es una dependencia especial del Ministerio de Transporte, sin personería jurídica, con autonomía administrativa y financiera, que tiene las siguientes funciones relacionadas con la infraestructura vial: (a) establecer las especificaciones mínimas de la infraestructura para cada modo de transporte; (b) expedir las normas necesarias para armonizar el desarrollo de la infraestructura de transporte, con el fin de racionalizar y hacer más eficiente su uso, mantener niveles de servicio adecuados y coordinar el desarrollo de los servicios de transporte con los programas de inversión en infraestructura del sector; (c) establecer el marco técnico, operativo y financiero dentro del cual se debían desarrollar las concesiones en cada modo de transporte y definir los lineamientos contractuales mínimos que deben contener las concesiones de transporte a nivel nacional y regional; y (d) definir y concertar criterios de eficiencia e indicadores para

evaluar la gestión técnica, administrativa y financiera de las concesiones viales.

1.1.5. Sistema presupuestal y de planeación

La Constitución Política de 1991 consagra el principio de legalidad presupuestal, según el cual el Congreso de la República es la autoridad que aprueba el cálculo de los ingresos y autoriza los gastos de la Nación (Artículo 345).

Los elementos centrales del sistema presupuestal en Colombia son: (i) Plan Financiero; (ii) Plan Operativo Anual de Inversiones; (iii) Presupuesto Anual de la Nación, y (iv) Marco Fiscal de Mediano Plazo.

A través de esos cuatro elementos, el sistema presupuestal tiene como objetivos “el equilibrio entre los ingresos y los gastos públicos que permita la sostenibilidad de las finanzas públicas en el mediano plazo; la asignación de los recursos de acuerdo con las disponibilidades de ingresos y las prioridades de gasto y la utilización eficiente de los recursos en un contexto de transparencia”³

Esta sección presenta los aspectos relevantes del marco normativo del sistema presupuestal y de planeación en materia de concesiones viales en el país, así como las funciones de los organismos superiores de la administración del Estado que

³ (Decreto 4.730 de 2005).

intervienen, además del Ministerio de Transporte y de sus organismos adscritos y/o vinculados. Específicamente, en materia presupuestaria y de planeación de los proyectos de concesiones también intervienen el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, el Departamento Nacional de Planeación, el CONFIS y el CONPES.

1.1.6. Consejo Superior de Política Fiscal (CONFIS)

Uno de los organismos del Estado que resulta clave para la implementación del sistema de concesiones, desde la perspectiva presupuestaria y fiscal, es el CONFIS. Este es un organismo adscrito al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, encargado de dirigir la Política Fiscal y coordinar el Sistema Presupuestal. Se trata de un órgano de asesoría que hace parte de los consejos superiores de la administración.

El CONFIS está integrado por el Ministro de Hacienda y Crédito Público, quien lo preside, el Director del Departamento Administrativo de Planeación Nacional, el Consejero Económico de la Presidencia de la República o quien haga sus veces, los Viceministros de Hacienda, los directores de la Dirección General del Tesoro Nacional y Crédito Público, y de Impuestos y Aduanas.

Las funciones del CONFIS en materia presupuestal son:

- a) Autorizar la asunción de obligaciones que afecten presupuestos

de vigencias futuras. La autorización por parte del CONFIS para comprometer presupuesto con cargo a vigencias futuras no podrá superar el respectivo período de gobierno. Se exceptúan los proyectos de gastos de inversión en aquellos casos en que el CONPES previamente los declare de importancia estratégica.

b) El CONFIS, en casos excepcionales para las obras de infraestructura, así como para las garantías a las concesiones, podrá autorizar que se asuman obligaciones que afecten el presupuesto de vigencias futuras sin apropiación en el presupuesto del año en que se concede la autorización. El monto máximo de vigencias futuras, el plazo y las condiciones de las mismas deberán consultar las metas plurianuales del Marco Fiscal de Mediano Plazo.

1.1.7. Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES)

Otro de los organismos del Estado que desempeña un importante papel en la implementación del sistema de concesiones desde la perspectiva presupuestaria y fiscal es el CONPES, creado por la Ley 19 de 1958. El CONPES es la máxima autoridad nacional de planeación y se desempeña como organismo asesor del Gobierno en todos los aspectos relacionados con el desarrollo económico y social del país. Para lograrlo, coordina y orienta a los organismos encargados de la dirección económica y social en el Gobierno, a través del estudio y aprobación de documentos sobre el desarrollo de políticas generales que son presentados en

sesión.

El CONPES es el organismo asesor principal del Gobierno Nacional en todos aquellos aspectos que se relacionan con el desarrollo económico y social del país. A la luz del artículo 38 de la Ley 489 de 1998, forma parte del sector central de la rama ejecutiva del poder público en el orden nacional, dentro de los denominados consejos superiores de la administración.

El CONPES actúa bajo la dirección del Presidente de la República y lo componen los ministros de Relaciones Exteriores, Hacienda, Agricultura, Desarrollo, Trabajo, Transporte, Comercio Exterior, Medio Ambiente y Cultura, el Director del DNP, los gerentes del Banco de la República y de la Federación Nacional de Cafeteros, así como el Director de Asuntos para las Comunidades Negras del Ministerio del Interior y el Director para la Equidad de la Mujer (DNP).

Las funciones del CONPES en materia presupuestal son:

a) Definir los lineamientos de política de manejo de riesgo contractual del Estado en procesos de participación privada en infraestructura, sobre la base del principio que corresponde a las entidades estatales asumir los riesgos propios de su carácter público y del objeto social para el que fueron creadas o autorizadas, y a los contratistas aquellos determinados por el lucro que

constituye el objeto principal de su actividad ⁴

Por lo tanto, le corresponde al CONPES, recomendar las directrices que deben seguir las entidades estatales al estructurar proyectos con participación de capital privado en infraestructura y, de manera específica, en lo concerniente a los riesgos que puedan asumir contractualmente como obligaciones contingentes ⁵

b) Declarar de importancia estratégica los proyectos de gastos de inversión, de modo que el CONFIS pueda autorizar que se comprometa el presupuesto con cargo a vigencias futuras que superen el respectivo período de gobierno.

Como se puede observar, el marco normativo del sistema presupuestal y de planeación en materia de concesiones viales en el país es bastante complejo, y además cuenta con la intervención de varias entidades y organismos estatales que requieren una mayor coordinación para lograr un mayor avance y dinamismo en la estructuración de los proyectos de concesión vial.

1.1.8. Institucionalidad de la planificación de los proyectos de infraestructura vial

La estructuración, planificación y preparación de los proyectos de infraestructura vial está bajo la responsabilidad del DNP, por cuanto tiene como objetivos fundamentales la preparación, el seguimiento de la ejecución y la evaluación

⁴ (Artículo 16 del Decreto 423 de 2001).

⁵ Ibid

de resultados de las políticas, planes generales, programas y proyectos del sector público y el diseño de las políticas en materia de macro estructura del Estado.

Un informe de la Contraloría General de la República precisó que no obstante que en términos teóricos las entidades del sector mantienen una estrecha coordinación, en la práctica la coordinación muchas veces recae en el DNP, entidad que ha asumido un papel líder en las actividades de planificación y preparación de proyectos. Los consejos directivos por su parte, llevan un control de las actividades de las entidades, pero la responsabilidad primaria por la gestión recae en el respectivo director ⁶

Recientemente, sin embargo, se creó un comité de apoyo técnico para la estructuración de las concesiones más grandes, como Ruta del Sol, conformado por el Departamento de Planeación Nacional, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, el Ministerio de Transporte e INCO. Su propósito es estructurar concesiones más atractivas para los inversionistas privados, como los fondos de pensión y el sector solidario. Para tal efecto, el comité decidió emplear un banquero de inversión que coordine la parte técnica, financiera, legal y ambiental de la concesión.

Por otra parte, ante los retrasos suscitados en la ejecución de los proyectos, una Comisión de Expertos recomendó crear una Gerencia de Proyectos Privados

⁶ (Contraloría General de la República, 2001).

en el Ministerio de Hacienda para preparar y licitar los proyectos de concesiones de infraestructura, que agilice los “cuellos de botella” hoy existentes, en apoyo del Ministerio de Transporte y sus entidades vinculadas ⁷

1.2. ESTADO DEL ARTE

Según datos de la Comunidad Económica Europea, el valor del sector logístico ascendió al 13,8% del Producto Interno Bruto - PIB mundial en el año 2005, representando entre un 10% y un 15% del costo final de un producto elaborado. A nivel internacional, y teniendo en cuenta su importancia en el entorno económico mundial, la logística ha sido ampliamente usada como una de las variables que define el nivel de competitividad de un país en el momento de insertar sus productos en mercados globalizados. En Colombia, la productividad del país ha experimentado en la última década una aceleración importante, pasando de un comportamiento recesivo en los últimos años de la década del 90 a tasas de crecimiento reales positivas y crecientes a partir del año 2000. Como resultado de esta tendencia, en los últimos 2 años el crecimiento real del PIB colombiano ha sido incluso mayor que el promedio de América Latina.

Por otro lado, y como una explicación a lo anterior, en los últimos 10 años, el comercio exterior colombiano de bienes medido como porcentaje del PIB, ha incrementado su participación pasando del 24,2% en 1997 al 34,6% en 2007. El índice de Desempeño Logístico (Logistics Performance Index – LPI) del Banco Mundial,

⁷ (Informe Comisión Independiente de Gasto Público, 2007).

evalúa diversos factores que inciden el comportamiento de la logística de comercio exterior.

Como resultado de dicho análisis, Colombia ocupa el puesto 82 del ranking de una muestra de 150 países, que al compararlo nuevamente con los países de la región ocupa el penúltimo lugar, ubicándose por debajo del promedio de Suramérica, e incluso de Latinoamérica y el Caribe.⁸

1.3. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

El hecho de que un camión se tarde 20 horas en llegar de Buenaventura a Bogotá, es un tema grave, advierte el BID, porque el 73% de la carga que se mueve en el país circula por carreteras, y el no contar con unas vías modernas genera unos costos logísticos que representan hasta el 23% de las ventas de las empresas nacionales, mientras que ese porcentaje es del 14% en la Comunidad Andina y del 8% en EE. UU.

La red vial colombiana presenta una gran concentración en el área de la región andina, donde se encuentran los principales motores de desarrollo, Bogotá, Medellín y Cali. Al mismo tiempo amplias zonas del país como la Orinoquia, la Amazonia y partes

⁸ Connecting to Compete. World Bank, 2007

de la región pacífica carecen de vías terrestres de acceso, lo que limita su comunicación con el resto del país a los modos aéreo o fluvial.

Asimismo, el sistema vial se ve seriamente afectado por obstáculos o cuellos de botella, que si bien son poco extensos, están ubicados en lugares estratégicos, lo que presenta limitaciones al flujo normal del transporte.

Las principales razones son: Cerca de las dos terceras partes de la malla vial principal presentan condiciones inadecuadas para el tránsito de automotores; Las condiciones topográficas son adversas; Faltan tramos de articulación entre los diversos modos de transporte.

1.4. JUSTIFICACIÓN

La razón de enfocarnos en este tema es porque en el transcurso de nuestra carrera se ha evidenciado el atraso en infraestructura vial, portuaria y aéreo portuaria del país y los efectos negativos que ocasiona este atraso al desarrollo económico por los enormes costos de transporte que se le adiciona a los productos y lo ineficiente que es la cadena logística.

Colombia tiene una posición geográfica privilegiada la cual no es aprovechada eficazmente, tenemos un territorio lleno de riquezas y oportunidades y lo obviamos, por eso desde nuestro ejercicio académico hacemos hincapié en este tema para justificar que fortaleciendo la infraestructura vial, portuaria y aeroportuaria colombiana sería el centro de acopio de Europa y Asia para América.

Esto generaría un impacto social y económico muy grande y contribuiría al progreso de nuestro país al hacer más eficiente el transporte interno y se reducirían los costos de transporte lo cual se varia reflejado en utilidad y competitividad para los productos colombianos.

Colombia deberá aprovechar su posición estratégica sobre el principal corredor de tráfico mundial de comercio marítimo, para ampliar hacia el 2019 a 285 millones de toneladas por año la capacidad portuaria de uso público (hoy son 150 millones de ton/año) según mintransporte. Para el cumplimiento de este propósito se deberán consolidar las nueve regiones portuarias, modernizar la infraestructura portuaria de Buenaventura y emprender un desarrollo portuario alternativo en el Pacífico.

Justificación social: Dentro de una economía global, el desarrollo de la infraestructura está estrechamente ligado al crecimiento económico, social y humano de un país. Los sistemas de infraestructura son determinantes en los flujos comerciales y

tienen repercusiones directas sobre la productividad y crecimiento de las economías. De ahí la importancia de realizar todos los esfuerzos posibles por contar con infraestructuras acordes a los requerimientos de los procesos de internacionalización.

Justificación teórica: la inversión en infraestructura impacta de forma negativa o positiva al sector empresarial de un país. En este sentido un mayor gasto público en el mejoramiento o creación de nuevas infraestructuras ayuda a reducir los costos logísticos.

Justificación metodológica: El informe sobre competitividad global 2010-2011 del Foro Económico Mundial lo dice con claridad: si bien "Colombia muestra competitivas fortalezas en la calidad de su entorno macroeconómico, el tamaño de su mercado interno y el sofisticado nivel de sus empresas (...), se requiere más inversión para mejorar las redes de infraestructura y llevarlas a estándares de primera clase".

-Justificación práctica: las necesidades de inversión en infraestructura para mejorar la productividad y la competitividad de la economía deben ser del 3,2 por ciento del PIB cada año. Y el Plan Nacional de Desarrollo 2011-2014 prevé una inversión anual del 3,7 por ciento del PIB. "El Gobierno quiere impulsar la economía a través de inversión en infraestructura", dijo una fuente de Planeación.

-Justificación personal o de grupo: Es importante que Colombia desarrolle su infraestructura para que sea un país competitivo y la economía pueda crecer de forma más acelerada, sencillamente estaríamos hablando de la creación de nuevos empleos, más ingresos para el país y por ende reducción en los precios de los productos.

1.5. OBJETIVOS

1.5.1. Objetivo general

Investigar y AnalizarCuál es la Incidencia en la Competitividad y Economía del Sistema Vial Colombiano frente al TLC con Estados Unidos.

1.5.2. Objetivos específicos

- Identificar el estado y competitividad de los principales corredores viales colombianos.
- Analizar los costos logísticos derivados de las operaciones de comercio exterior realizadas a los productos de exportación colombianos.

- Identificar el tiempo que tarda el transporte interno de mercancías colombianas de exportación y si este tiempo contribuye o resta valor agregado a las operaciones logísticas colombianas.

1.6 ALCANCE DE LOS OBJETIVO

En Colombia solo el 32% de las vías se encuentra en buen estado, esto es derivado de la poca inversión por parte del gobierno que permita contar con un sistema vial articulado y competitivo, a esta falta en inversión pública y la poca participación del sector privado en la construcción de vías competitivas, se le agregan los problemas ambientales con que cuenta Colombia que cada vez deteriora mas las pocas vías que tenemos y debido a que no contamos con contingencias, es ineficiente y costoso el proceso logístico interno ya que Colombia transporta el 73% de sus productos de exportación por vía terrestre y que no se cuenta con mas alternativas aptas para el transporte de mercancías que permita la articulación entre medios de transporte se condiciona a los empresarios colombianos a tener que contemplar largos tiempos en el transporte interno de sus productos y asumir los costos logísticos internos mas costosos de Suramérica que para el caso colombiano en proporción al PIB son del 23% y para el socio comercial Estados Unidos son del 9.5 %, lo que evidencia una desventaja logística enorme al enfrentarnos con este gigante comercial en un ya firmado TLC.

1.6. MARCO METODOLÓGICO

Investigación secundaria basada en estudios de competitividad global y regional realizados por el BID, el Banco Mundial, MINTRANSPORTE, el CONPES del congreso, cámara colombiana de infraestructura, planeación nacional.

Esta información fue recopilada de internet de donde se extrajo lo más importante y relevante para el desarrollo y análisis de nuestro trabajo.

Análisis de tablas comparativas, gráficos, rankings de posicionamiento mundial.

1.6.1. Método

Se parte de la investigación a través de internet de los principales factores que influyen en las operaciones logística en Colombia como son, principales vías colombianas, el estado de las vías colombianas, principales centros productivos colombianos, distancia entre estos principales centros productivos colombianos, proyectos de inversión que tiene el gobierno colombiano que contribuya al desarrollo del sistema vial colombiano, evolución del comercio exterior colombiano.

Partiendo del material encontrado producto de la investigación realizada, se hace el análisis de la información lo que da como resultado las conclusiones y recomendaciones finales.

1.6.2. Metodología

La metodología utilizada para abordar el objeto de estudio, es la recopilación de información y resultados de estudios realizados por entidades relacionadas con el sector logístico colombiano como son MINTRANSPORTE, DIAN, DNP, INVIAS, el CONPES del congreso (política nacional logística), la cámara colombiana de infraestructura y complementado con estudios globales realizados por la CEPAL, el Banco Mundial, el Banco inter-Americano de desarrollo. Esto con el fin de determinar

El estado de la infraestructura vial colombiana y lo eficiente o ineficiente que es en las operaciones de comercio exterior en Colombia frente a un TLC con Estados Unidos.

1.6.3. Alcances

Capacidad de la infraestructura vial colombiana para atender las exportaciones e importaciones con Estados Unidos y el desempeño que esta ha tenido desde el año 2000 al año 2010.

Esto con el fin de determinar si la infraestructura vial colombiana es competitiva o deficiente a la hora de atender las operaciones logísticas realizadas al exportar e importar productos hacia y desde Estados Unidos y las ventajas y desventajas que tiene Colombia al firmar un TLC con este país.

2. EJECUCIÓN DEL PROYECTO

2.1. Transporte

La competitividad es uno de los ejes temáticos más importantes en el desarrollo económico de un país. Para el año 2009, según el Banco Mundial en su publicación del Doing Business, el país pasó de la posición 66 en el año 2008 a 53 en el año 2009, subió 13 puestos, producto entre otros factores de la mejor percepción en la posición en comercio transfronterizo, en el cual se evalúa el tiempo, costo y documentos necesarios para exportar e importar.

Por su lado, el índice de Competitividad Global del año 2009 del Foro Económico Mundial ubicó a Colombia en el puesto 69, con una mejora de 5 puestos respecto al año 2008. Sin embargo, en el tema de infraestructura, el país presentó una caída de 3 puestos, resultado de la baja percepción en la calidad en la infraestructura especialmente aérea y de carreteras. Por otro lado, la participación del PIB del sector transporte en el PIB Nacional fue en el año 2009 de 7.80%, el 4.28% de los servicios de transporte, y el de la construcción por obras civiles de 3.51%. Respecto al componente de servicios de transporte, es importante resaltar la gran participación de los servicios de transporte terrestre, la cual en el año 2009 fue de 76%.⁹

⁹ www.cepal.com

En cuanto al comportamiento de la inversión pública, para el año 2009 el total de compromisos ascendió a \$3.1 billones, un crecimiento del 46,7% respecto al año anterior. La mayor inversión que se realiza en el sector corresponde a carreteras, con aproximadamente el 87% de participación en los últimos cinco años, seguido por la inversión en el transporte aéreo.

I. Transporte de carga

La estable participación del sector de servicios de transporte en el PIB Nacional y el crecimiento de la inversión registrada en los últimos cinco años, han permitido un avance en el desarrollo del transporte y la infraestructura, lo cual se refleja en la evolución de las cifras de movimiento de pasajeros y carga movilizada en cada uno de los modos de transporte.

La movilización de mercancías es uno de los datos más importantes en el estudio y revisión del desarrollo económico de un país, entre los años 2004 y 2006, se presentó un crecimiento promedio anual de 12% en el total de carga movilizada en el país a través de los diferentes modos de transporte, pasó de 168.706 miles de toneladas en el año 2004 a 206.498 miles de toneladas en el año 2006. El modo de transporte más representativo es el terrestre por carretera; la carga movilizada pasó de 117.597 miles de toneladas en el año 2004 a 151.924 en el año 2006, un crecimiento promedio anual de 15% en tres años. Así mismo, en el periodo comprendido entre los años 2007 y 2009, se estima un crecimiento promedio anual de la carga movilizada del 5.35%, al pasar de 217.967 miles de toneladas en el año 2007 a 241.414 miles de

toneladas en el 2009; cabe resaltar que en este periodo se observa a nivel económico el impacto de la crisis financiera global, cuya repercusión indujo a una contracción en el volumen del comercio mundial, y en Colombia se registró para el año 2009, la tasa más baja de crecimiento económico de los últimos 5 años, al ser del 0.36% según registró el DANE, cuyo impacto en la movilización de carga se observa en una menor tasa de crecimiento de las toneladas movilizadas en comparación con las registradas entre los años 2003 al 2006; estimando una tasa de crecimiento de 4.2% para el año 2009, la más baja de los últimos siete años.

Respecto al movimiento de carga de comercio exterior; el total de toneladas movilizadas en el año 2009 fue de 116.609.151 de las cuales el 82% corresponde a exportaciones y el 12% a importaciones. El mayor flujo de las exportaciones e importaciones se registran por el modo marítimo, el cual incluye muelles privados, sociedades portuarias regionales y puertos especializados, este modo movilizó 111.861.759 toneladas, es decir, el 96% del total de carga de comercio exterior. El modo carretero registró 4.302.705 toneladas, de los cuales el 63% corresponde a exportaciones, mientras que el aéreo movilizó 158.822 toneladas importadas y 285.865 toneladas exportadas.¹⁰

¹⁰ www.mintransporte.gov.co 2010

2.2. Infraestructura

El país en los últimos años ha realizado un esfuerzo por avanzar hacia la consolidación de una infraestructura acorde con el crecimiento no solo económico sino social del país. A 2009, el total de kilómetros de la red carretera es de 129.796Km, de los cuales a cargo de INVIAS son 13.697 Km de red primaria y 27.577 Km de red terciaria; de la red departamental son 37.956 km, la red a cargo de los municipios es de 34.918 Km y a cargo del INCO son 3.400 Kms. Del total de Kilómetros calificados de la red del INVIAS a 2009, el 76% equivale a red pavimentada y el 24% se encuentra en afirmado; igualmente, se puede observar que el promedio de kilómetros a nivel departamental calificado como muy bueno y bueno según el criterio técnico es de 42%. Ver gráficos 1y 2

El registro de kilómetros de red férrea en operación para el año 2009 es de 1.672Km, de los cuales el 89% corresponde a la red nacional y el 11% a la red férrea privada. En cuanto a las vías fluviales, el registro a 2009 es de un total de 24.725Km, de los cuales el 74% es longitud navegable, y de estos kilómetros, el 39% corresponde a navegación mayor permanente, porcentaje que no presenta cambio en los últimos 10 años.¹¹

¹¹ www.mintransporte.gov.co 2010

2.3. Empresas y Equipos

Por último, se presenta como parte de las cifras estratégicas del sector la composición de las unidades de transporte, de acuerdo con el desarrollo en cada uno de los modos. En cuanto al sistema ferroviario, a 2009 se registran 77 locomotoras y 5820 vagones; y en el parque fluvial figuran 292.997 embarcaciones de pasajeros, 415.574 embarcaciones con capacidad remolcadora y 270.446 con capacidad transportadora de carga. A junio de 2009, el total de parque automotor nacional presenta un total de 5.894.539 vehículos de modelos 1970 a 2009; los de servicio particular aumentaron en un 10% respecto a lo registrado en el año anterior, registrándose un total de 5.081.994 vehículos, mientras que el crecimiento para los de servicio público fue de 6%, al pasar de 645.289 vehículos en junio de 2008 a 683.446 para el mismo mes en el 2009.¹²

2.4. Diagnóstico

Según datos de la Comunidad Económica Europea, el valor del sector logístico ascendió al 13,8% del Producto Interno Bruto - PIB mundial en el año 2005, representando entre un 10% y un 15% del costo final de un producto elaborado¹⁶. A nivel internacional, y teniendo en cuenta su importancia en el entorno económico mundial, la logística ha sido ampliamente usada como una de las variables que define

Ibid

el nivel de competitividad de un país en el momento de insertar sus productos en mercados globalizados.

En Colombia, la productividad del país ha experimentado en la última década una aceleración importante, pasando de un comportamiento recesivo en los últimos años de la década del 90 a tasas de crecimiento reales positivas y crecientes a partir del año 2000. Como resultado de esta tendencia, en los últimos 2 años el crecimiento real del PIB colombiano ha sido incluso mayor que el promedio de América Latina.

Por otro lado, y como una explicación a lo anterior, en los últimos 10 años, el comercio exterior colombiano de bienes medido como porcentaje del PIB, ha incrementado su participación pasando del 24,2% en 1997 al 34,6% en 2007. Ver grafico 3.

Esta tendencia, estará influenciada positivamente por los tratados comerciales en los que actualmente el Gobierno Nacional adelanta negociaciones, con los cuales, además de incrementar el intercambio de bienes y servicios, se busca generar las condiciones y estabilidad jurídica para atraer la inversión extranjera.

En ese sentido, una mayor productividad país y un creciente comercio exterior se traducirá en un mayor número de toneladas movilizadas tanto a nivel local como con origen o destino internacional, fenómeno que previsiblemente generará presiones importantes en el funcionamiento del sistema logístico nacional, lo cual lo convierte en un factor determinante para la competitividad de la economía colombiana.

Existen diferentes métodos y reportes que incluyen indicadores del nivel de eficiencia de las prácticas logísticas, de tal manera que los hagan comparables con otros países. Es así como el Índice de Desempeño Logístico (Logistics Performance Index – LPI) 18 del Banco Mundial, evalúa diversos factores que inciden el comportamiento de la logística de comercio exterior.

Como resultado de dicho análisis, Colombia ocupa el puesto 82 del ranking de una muestra de 150 países, que al compararlo nuevamente con los países de la región ocupa el penúltimo lugar, ubicándose por debajo del promedio de Suramérica, e incluso de Latinoamérica y el Caribe. Ver grafico 4

Al desagregar se tiene que las acciones deberían ir principalmente enfocadas al mejoramiento de los procesos para el control de las mercancías, dado que es el factor más desfavorable del análisis en comparación con el promedio del país (2,5), seguido por la provisión de infraestructura y la capacidad del sector privado en el manejo de su

logística interna o idoneidad logística, sin desconocer la necesidad de una evolución equilibrada de todos los componentes evaluados. Ver grafico 5.

Una provisión adecuada de infraestructura de transporte, que se conjugue con una creciente oferta de servicios logísticos y de transporte, ayudará a la absorción de las presiones derivadas del crecimiento sostenido de la carga y facilitará el flujo de mercancías optimizando la estructura de costos logísticos y de distribución física.

Sin embargo, dichos costos se pueden explicar en gran medida por las distancias medias que deben ser recorridas desde los principales nodos de transferencia de comercio exterior hacia los centros de producción y/o consumo, y están relacionados con la facilitación en los procesos de control de la mercancía, también están influenciados por factores exógenos como los fletes marítimos internacionales. La gráfica a continuación discrimina el valor de la distribución física internacional para el año 2007.ver grafico 6

Es así, como de acuerdo a las mediciones e indicadores presentados con anterioridad, se puede definir como problemática central de este documento que el funcionamiento del sistema logístico nacional dificulta la inserción, en términos de eficiencia, eficacia y oportunidad, de productos nacionales en mercados locales e internacionales, afectando la productividad y competitividad del país.

2.5. Ejes Problemáticos

2.5.1. Debilidad en la institucionalidad

Dadas las características del Sistema Logístico Nacional y desde el punto de vista institucional, la logística es un tema de índole transversal que involucra al sector transporte, al comercio y desarrollo empresarial, a las tecnologías de la información y las comunicaciones, y al control de la mercancía y facilitación del comercio, entre otros; y por ende a las entidades que representan y velan por cada uno de dichos intereses. Así mismo, involucra al sector privado, representado en los productores, distribuidores, prestadores de servicios logísticos y de transporte, y cada uno de los actores involucrados en el intercambio de mercancías. Esta multiplicidad de actores, implica que cualquier medida a adoptar sobre el flujo de intercambio comercial, ya sea a nivel nacional o internacional, puede influenciar el desempeño logístico nacional. Por consiguiente, la adopción de medidas descoordinadas que no tengan en cuenta la integralidad de la cadena de abastecimiento y de los flujos de comercio, y que a su vez no involucren a las empresas y entidades, se convierte en una vulnerabilidad del sistema logístico nacional¹³

Por lo anterior, es necesario fortalecer el funcionamiento del COMIFAL como organismo de coordinación que asesore al Gobierno Nacional en temas de facilitación,

¹³ . (CONPES 3547 2008)

logística y transporte, y que a su vez sirva de interlocutor y articulador de los sectores público y privado.

2.5.2. Ausencia o dispersión de información

Derivado del análisis del LPI, y de otros informes globales de competitividad, como el Doing Business del Banco Mundial y el Reporte de Competitividad del Foro Económico Mundial - FEM, se puede obtener un panorama general de la situación de la logística en Colombia, en donde como ya se mencionó anteriormente, el país ocupa el puesto 82 de una muestra de 150 países.

Sin desconocer que las mediciones internacionales se constituyen como una importante herramienta para conocer el posicionamiento del país en temas de competitividad, se debe tener en cuenta que los resultados de percepción pueden reflejar particularidades que impactan negativamente en la calificación total de los componentes de los indicadores, o en el posicionamiento del país en el ranking internacional.

A nivel interno del país se ha identificado una gran segmentación, dispersión y/o ausencia de información específica en logística, situación que limita considerablemente la formulación de políticas públicas y planes de acción específicos enfocados a la

optimización del sector logístico del país, desde una visión integral de la cadena de abastecimiento, y como apoyo al incremento de competitividad y productividad.

Así mismo, se carece de un observatorio de indicadores que den muestra de la evolución de la logística del país, lo cual imposibilita la priorización de acciones o la necesidad de reorientarlas o reformularlas. Esto se explica en gran medida a la ausencia de información al interior de las empresas de los indicadores de desempeño logístico propios, y a una inexistencia de mecanismos de información empresarial para construir datos agregados y derivar en análisis global de la logística en el país.¹⁴

2.5.3. Deficiencias en la infraestructura de transporte

De acuerdo con el Reporte de Competitividad Global 2007 del Foro Económico Mundial, se encuentran notables desventajas competitivas en la calidad de la infraestructura colombiana, así mismo la provisión de infraestructura es percibida como uno de los factores más desfavorables a la hora de realizar negocios en el país.

Sin embargo, vale la pena anotar que el mismo reporte para el periodo 2008 muestra avances significativos en la provisión de infraestructura, mejorando su posición

¹⁴ . (CONPES 3547 2008)

absoluta en el ranking de países en 6 lugares, aun cuando el número de países evaluados pasó de 131 en 2007 a 134 países en 2008.

Esto a su vez se puede reflejar en que Colombia ocupa el puesto 85 del ranking en el componente de infraestructura del LPI, que comparado con los países de la región, aún se ubica por debajo del promedio de Suramérica. Ver grafico 7

Un ciclo logístico se caracteriza por la interacción de diferentes elementos tales como la gestión de la cadena de abastecimiento, la infraestructura de conexión de transporte y los flujos de información; aportando en el desempeño del intercambio de bienes y servicios de un área o país en particular. Es así, como una eficiente planificación de flujos, servicios e información, influyen directamente en los costos logísticos de distribución y posicionamiento competitivo de dichos bienes.

En Colombia, los costos logísticos locales de distribución física de mercancías son altos comparados con otros países de la región, aun cuando en este aspecto el país se posiciona por arriba del promedio suramericano, ocupa el puesto 81 del ranking del LPI en el componente de costos logísticos locales. Ver grafico 8. ¹⁵

¹⁵ CONPES 3547 2008

Sin embargo, y teniendo en cuenta que existe margen para mejorar, de acuerdo con datos del Banco Mundial los costos logísticos colombianos presentaron una tendencia decreciente reflejada en una disminución de 7 puntos porcentuales en el periodo 1999 – 2005.

El 76% de los costos de distribución física están asociados a la infraestructura de transporte y a los servicios prestados en ella. Es así como el transporte interno (37,4%) se relaciona mayoritariamente con la capacidad y calidad de la infraestructura vial y con la eficiencia del transporte de carga por carretera, si se toma como referencia que el 73% de la carga nacional y el 17% de la carga internacional se moviliza por este modo.

De la misma forma, Colombia carece de una eficiente articulación de los modos de transporte, al no existir instalaciones especializadas en la logística, lo cual produce que no se haga un óptimo uso de la infraestructura existente.

En los últimos años, el sector se ha generado un importante interés del sector privado el desarrollo de plataformas logísticas, sin embargo, este desarrollo ha respondido más a una situación de necesidades logísticas particulares insatisfechas que a criterios de planificación enfocados a la competitividad del país.¹⁶

¹⁶ CONPES 3547 2008

En ese sentido, y teniendo en cuenta que en general tanto la infraestructura de transporte como las plataformas logísticas interactúan y/o se ubican con territorios de jurisdicción municipal, el impacto en el desarrollo territorial puede ser significativo en la medida de no contar con los lineamientos para su ordenamiento e implementación.

Por lo anterior, es importante generar una articulación de los Planes de Ordenamiento Territorial – POT con la planificación de la infraestructura de transporte de orden nacional y la construcción de instalaciones que congreguen servicios logísticos, con el fin de optimizar su funcionamiento y evitar que los flujos de mercancías generen cuellos de botella en la infraestructura y en los centros urbanos.

2.5.4. Deficiencias en la provisión y uso de servicios logísticos y de transporte

La dinámica y nuevas tendencias de comercio como el del servicio “puerta a puerta”, exigen operaciones en logística y transporte de mercancías en términos de oportunidad, eficiencia y eficacia. Lo anterior ha obligado a las empresas a concentrarse en las funciones productivas y a su vez a externalizar las actividades logísticas y de transporte con prestadores de servicios especializados.

Estos servicios se refieren tanto a la logística al interior de las empresas (logística inbound) enfocada a la planificación de órdenes y pedidos de materias primas,

y la gestión del espacio de almacenamiento y de inventarios, como a las relaciones con otros agentes que no influyen directamente en los procesos productivos y se enfocan a la gestión y distribución de productos elaborados (logística outbound).

En la provisión de servicios influyen las expectativas evidentes de crecimiento de la carga, así como la necesidad de un mayor stock de infraestructura en los diferentes modos de transporte que permita la intermodalidad, lo cual necesariamente debe ir acompañado de una mayor oferta y diversificación de servicios.

En Colombia existe una alta multiplicidad de actores en la contratación de servicios logísticos y de transporte, con una previsible presencia de intermediación que puede generar sobrecostos. En ese sentido, existen indicios de utilización de formas de contratación operacionales segmentadas, y que en muchos casos pueden originar falta de claridad en cuanto a las responsabilidades legales. Lo anterior puede explicarse a diversas situaciones que implican la coordinación de agentes, la regulación de actividades y la necesidad imperante de adoptar mejores prácticas en logística y transporte.¹⁷

El comercio electrónico bajo la normatividad colombiana se ubica en el ámbito de las cuestiones derivadas de toda relación de índole comercial a partir de la utilización

¹⁷ CONPES 3547 2008

de uno o más mensajes de datos, o de cualquier otro medio similar. De esta manera, el comercio electrónico implica la realización de operaciones comerciales a distancia, característica que permite a las empresas expandir sus mercados a bajo costo, siendo más eficientes en sus políticas comerciales y en su inserción en la economía global.

En este sentido, las deficiencias en la provisión y uso de servicios logísticos y de transporte puede ser uno de los cuellos de botella para el desarrollo del comercio electrónico, si se tiene en cuenta que el comprador paga por adelantado su producto y no espera demoras en su entrega. Por lo tanto, una mayor confianza derivada del óptimo funcionamiento del sistema logístico nacional es fundamental para que las personas y empresas apropien el uso de medios electrónicos en el intercambio comercial. Por el contrario, si el comprador percibe altos costos de transporte, demoras o errores en entregas, o dificultad a la hora de posibles devoluciones, optará por continuar realizando comercio de manera tradicional.

Por su parte, el servicio postal es una oportunidad para ampliar el mercado del sector empresarial y por ende promover la competitividad, dada la cobertura, costos y calidad de los servicios. En Colombia, el segmento empresarial que predomina es el de las Mypimes, las cuales podrían aprovechar dichos servicios. En este sentido, es

importante resaltar el papel que juega en la actualidad el operador postal oficial del país, por contar con la red de mayor cobertura a nivel nacional ¹⁸

De acuerdo a datos a septiembre de 2008 de SPN, la red postal oficial cuenta con 178 oficinas, 1.272 agencia, 3.474 puntos de atención de giros y 178 expendios.

2.5.5. Objetivos Gobierno Nacional

A. Propósito: Sistema Logístico Nacional articulado y enfocado a la competitividad del país.

En el Documento CONPES 3527 del 23 de junio de 2008, y con participación de la academia, las empresas, los trabajadores, las regiones y las autoridades públicas, se plasmó la Política Nacional de Competitividad y Productividad, la cual se plantea como visión que: “En 2032 Colombia será uno de los tres países más competitivos de América Latina y tendrá un elevado nivel de ingreso por persona, equivalente al de un país de ingresos medios altos, a través de una economía exportadora de bienes y servicios de alto valor agregado e innovación, con un ambiente de negocios que incentive la inversión local y extranjera, propicie la convergencia regional, mejore las

¹⁸ CONPES 3547 2008

oportunidades de empleo formal, eleve la calidad de vida y reduzca sustancialmente los niveles de pobreza”

Tomando como base la misión definida en la Política Nacional de Competitividad y Productividad, y aportando a sus objetivos, en especial al que busca posicionar al país como una “economía exportadora de bienes y servicios de alto valor agregado”, el sistema logístico nacional tendrá la siguiente misión y visión:

2.5.6. Misión

El sistema logístico nacional será el encargado de apoyar la generación de alto valor agregado de bienes, a través de la optimización de la estructura de costos de la distribución física de los mismos, mediante el uso eficiente de la capacidad instalada de la infraestructura de transporte y logística, con una oferta de servicios en términos de calidad, oportunidad, eficacia, eficiencia y seguridad, que equilibre la creciente demanda productiva del país, haciéndola más competitiva en mercados nacionales y en la economía global ¹⁹

¹⁹ CONPES 3547 2008

2.5.7. Visión

Para el logro de las metas establecidas en la Visión Colombia II Centenario – 2019, Colombia deberá contar con un sistema logístico nacional que integre las cadenas de abastecimiento, con una infraestructura de transporte de calidad que promueva la intermodalidad, apoyada en tecnologías de la información y las comunicaciones que faciliten el intercambio comercial, generando valor agregado mediante la adopción continua de mejores prácticas empresariales, de logística y transporte.²⁰

2.5.8. Objetivos Específicos

Crear el entorno institucional

Contar con un espacio de discusión para tomar acciones coordinadas y enfocadas hacia un mismo objetivo que contribuya a la competitividad del país, se convierte en una necesidad imperante para la optimización del desempeño logístico nacional

. Generar información en logística

Se busca generar la cultura de la información mediante el desarrollo de una metodología que permita la recolección y publicación de información específica en

²⁰ CONPES 3547 2008

logística, que oriente la formulación de acciones que promuevan la adopción de mejores prácticas en logística y transporte.

Contar con corredores logísticos articulados

Las políticas públicas en infraestructura de transporte deberán trascender hacia la inclusión del concepto de logística en la formulación de planes, programas y proyectos de infraestructura de orden nacional, así como su articulación con planes de desarrollo departamentales y municipales y su posterior inclusión en Planes de Ordenamiento Territorial, cuando esta infraestructura interactúe en temas de competencias regionales.

El reto es llegar a una complementariedad modal que estimule una mayor oferta de transporte, permita un aumento del flujo de bienes y servicios, y produzca una reducción en los costos de distribución física de nuestros productos.

Así mismo, la vinculación funcional de la infraestructura física con la de comunicaciones y las prácticas de facilitación del comercio, serán los preceptos para contar con corredores logísticos integrales.

Promover la facilitación del comercio exterior

Las políticas públicas en la facilitación del comercio exterior se regirán por principios de eficiencia, eficacia, coordinación interinstitucional y publicidad, con el propósito de unificar los procedimientos, reducir tiempos y disminuir costos de los servicios prestados por las entidades gubernamentales.²¹

Promover el uso de las TIC al servicio de la logística

En consonancia con el Plan Nacional de TIC 2008 – 2019, las políticas para el sector productivo estarán orientadas a incrementar el uso y apropiación de TIC en las empresas con el fin último de contribuir al aumento de la competitividad, y por ende a la productividad.

En ese sentido, el Gobierno Nacional busca promover la integración operacional entre la infraestructura y los servicios asociados a esta, con las TIC como elemento articulador. Lo anterior permitirá a todos los actores de una cadena o segmento logístico, crear un entorno predecible y confiable para el desarrollo de sus actividades. El libre flujo de información a lo largo de toda la cadena logística provee conectividad virtual y genera visibilidad de sus procesos, permitiendo una operación sin interrupciones, retrasos y costos excesivos en términos de eficiencia, calidad y seguridad.

Fomentar la provisión de servicios de calidad en logística y transporte

²¹ CONPES 3547 2008

Las acciones en este campo, se enfocan a formar capital humano, con el objetivo de que las operaciones se realicen de manera segura y eficiente, mediante la adopción de mejores prácticas en la contratación y provisión de servicios de logística y transporte.²²

2.6. Plan de Acción

2.6.1. Institucionalidad

Teniendo en cuenta la institucionalidad para apoyar e impulsar iniciativas en búsqueda del aumento de la productividad y competitividad en el país, que está representada en el Sistema Nacional de Competitividad (SNC) y la Comisión Nacional de Competitividad, y que la logística como factor de competitividad es uno de los instrumentos para el cumplimiento de la visión país 2032, definida en la Política Nacional de Productividad y Competitividad, se considera necesario formalizar y fortalecer el funcionamiento del Comité Técnico de Apoyo para la Facilitación de la logística del Comercio y del Transporte – COMIFAL, como un espacio para la coordinación, seguimiento y apoyo en el diseño de políticas específicas en logística y transporte.²³

²² CONPES 3547 2008
Ibid

En ese sentido, se define como objetivo general del COMIFAL el analizar y estudiar los procedimientos requeridos para el desarrollo del intercambio comercial de Colombia, con el fin de adoptar las medidas necesarias para mejorar la eficiencia en toda la cadena logística del comercio exterior e interior en beneficio de la competitividad de la economía nacional. En ese sentido, los objetivos específicos bajo los cuales se guiará COMIFAL serán los siguientes:

- Garantizar la coordinación interinstitucional y de concertación con el sector privado para promover la facilitación de los trámites, procedimientos y documentación utilizados en el transporte internacional y el comercio.
- Evaluar y realizar especial seguimiento a las recomendaciones de los Documentos CONPES relativos al transporte, al comercio y a la logística, así como hacer recomendaciones para su implementación
- Efectuar recomendaciones al Gobierno Nacional, a través de la Comisión Nacional de Competitividad, sobre políticas de desarrollo y de inversión en materias relacionadas con la logística, el transporte y el comercio internacional en el ámbito de su competencia.

En ese sentido, el COMIFAL coordinado por el Departamento Nacional de Planeación y la Alta Consejería para la Competitividad y las Regiones, dispondrá de un

término de tres meses para presentar el diagnóstico y plan de acción a la Comisión Nacional de Competitividad, en el que se fortalezca su funcionamiento.²⁴

2.6.2. Producción de información

El Gobierno Nacional busca desarrollar una estrategia de orientación de políticas basada en una Encuesta Nacional Logística. Para ello, con el apoyo del programa Más Inversión para el Desarrollo Sostenible – MIDAS de la Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional – USAID se desarrolló una primera propuesta metodológica para la recolección de información basada en encuestas dirigidas al sector productivo y a prestadores de servicios de transporte y logística. Los indicadores incluidos en dicho ejercicio explicarán el desempeño logístico en seis grandes aspectos:

- procesamiento de ordenes de clientes,
- planeación de inventarios,
- compras,
- transporte y distribución,
- almacenamiento y
- logística de reversa.

²⁴ CONPES 3547 2008

En desarrollo de lo anterior, se busca la institucionalización de una herramienta que pueda dar continuidad al proceso y permita observar el comportamiento de la logística en el país a través del tiempo. En ese sentido, es importante contar con la participación del Departamento Administrativo Nacional de Estadística – DANE como entidad responsable de la planeación, levantamiento, procesamiento, análisis y difusión de las estadísticas oficiales en Colombia, para que en un término no superior a un (1) año, y basado en la primera propuesta que se encuentra en desarrollo revise, mejore y adopte una metodología propia, con la cual pueda replicar el ejercicio con una periodicidad no mayor a un año, lo cual dependerá de la necesidad y facilidad de producción de dicha información.²⁵

Una vez se cuente con la metodología y recursos para la producción de información, en el marco del Sistema Nacional de Competitividad y del COMIFAL, el DNP – DIES presentará el análisis de la información recolectada y evaluará en coordinación con el Ministerio de Transporte y el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo la necesidad de adopción de políticas públicas para la optimización del sistema logístico nacional.

Propuesta basada en los resultados de la consultoría “Diseño conceptual de un Esquema de Sistemas de Plataformas Logísticas en Colombia y Análisis Financiero y Legal (Primera Fase)”, contratada en el marco del Programa de Participación Privada y

²⁵ CONPES 3547 2008

Concesiones en Infraestructura – PPCI, de la Dirección de Infraestructura y Energía Sostenible del Departamento Nacional de Planeación con la firma Advanced Logistics Group – ALG ²⁶

2.6.3. Optimizar la provisión de infraestructura

En cuanto al desarrollo de infraestructura física de transporte, la estrategia del Gobierno nacional plasmada en el Plan Nacional de Desarrollo 2006–2010 “Estado Comunitario: desarrollo para todos”, en la Visión Colombia II Centenario y en la Agenda Interna para la Productividad y la Competitividad, está enfocada hacia la consolidación de los corredores de comercio exterior, con proyectos de alto impacto que, por su envergadura, generarán las condiciones necesarias para absorber las presiones que pueda ocasionar el previsible y creciente intercambio comercial.

El plan de inversiones para el sector de infraestructura asciende \$69.1 Billones, de los cuales para el desarrollo del sector de transporte incluye inversiones por \$20 billones, en donde la participación del sector privado representa el 46% de dichas inversiones. En ese sentido, se están adelantando ambiciosos programas que apuntan al mejoramiento de la competitividad, entre los que se encuentran la entrega en concesión de importantes corredores viales y aeropuertos, la reactivación del transporte

²⁶ CONPES 3547 2008

férreo y fluvial, el aumento de la capacidad instalada en las concesiones portuarias y el desarrollo de corredores arteriales complementarios de competitividad.²⁷

Complementando lo anterior, y con el objeto de optimizar la provisión de infraestructura, así como el desarrollo del sector logístico y su articulación con las políticas de desarrollo territorial, el Gobierno Nacional se desarrollará las siguientes acciones:

2.6.4. Promoción para el desarrollo de infraestructura Logística Especializada

El desarrollo de proyectos de infraestructura de transporte, estará apoyado en la promoción de un sistema de plataformas logísticas que articule y aglomere la oferta de infraestructura y servicios, con el objetivo de generar proyectos de impacto para el comercio exterior y para la distribución de mercancías de producción y consumo, así como promover y potenciar el uso de la infraestructura instalada.²⁸

Un territorio tendrá facultades para convertirse en ámbito logístico cuando presente madurez en el sector productivo de valor agregado y de consumo, de forma que la presencia de dichas plataformas logísticas permita impulsar la actividad logística,

²⁷ CONPES 3547 2008

²⁸ Ibid

mejorando la eficiencia de procesos logísticos ya existentes y favoreciendo la aparición de nuevos; su potencialidad como ámbito propicio para la logística estará determinado también por la presencia de nodos de ruptura de carga por cambio de modo (puertos, aeropuertos) o por motivos externos a la propia cadena (pasos de frontera). En ese sentido, y como una primera propuesta en la focalización de inversiones, se identificaron nueve zonas con potencial para el desarrollo logístico en el país Ver grafico 9 ²⁹

²⁹ CONPES 3547 2008

GRÁFICOS Y TABLAS

Grafico 1. Mapa Principales corredores logísticos

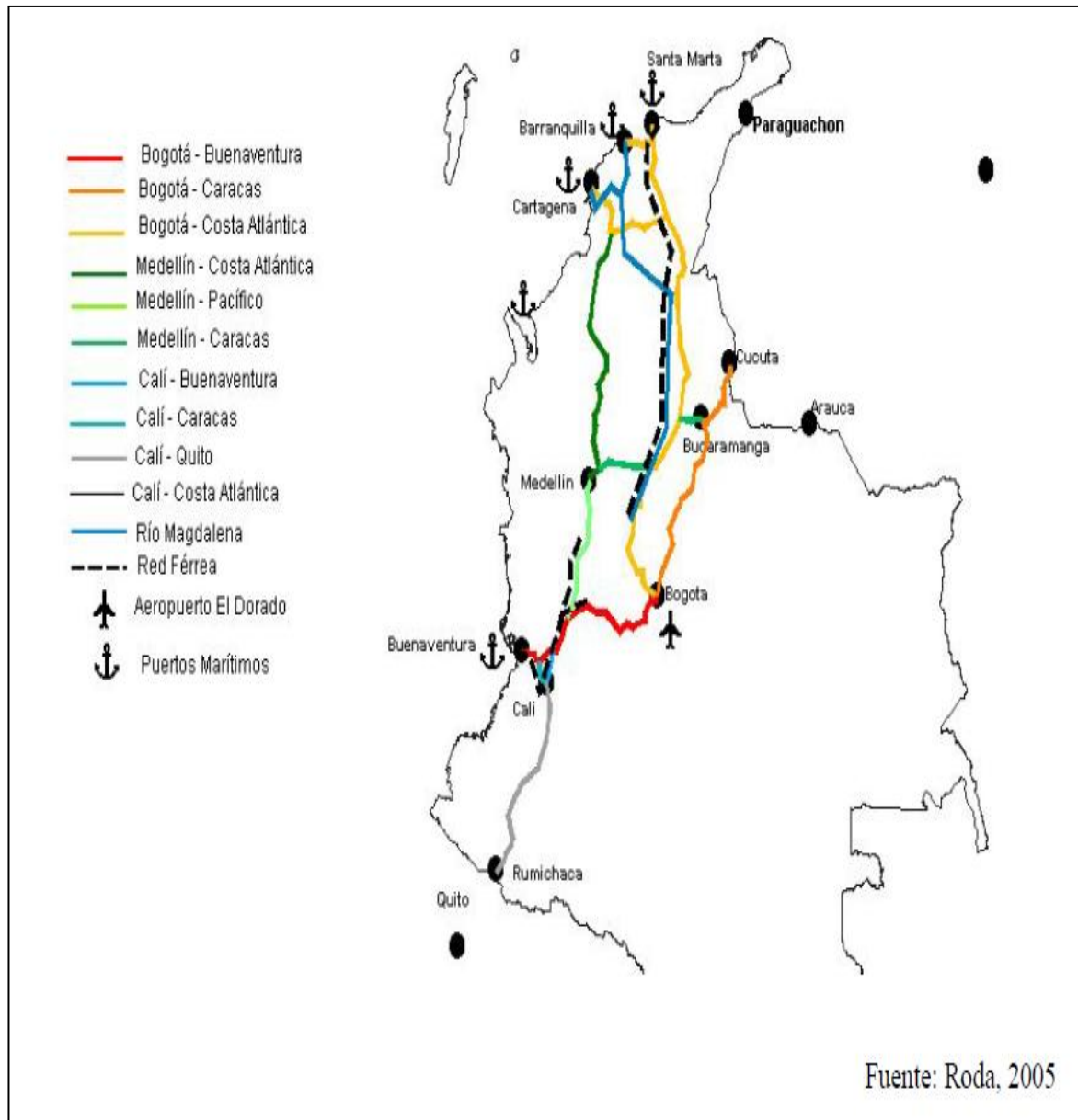
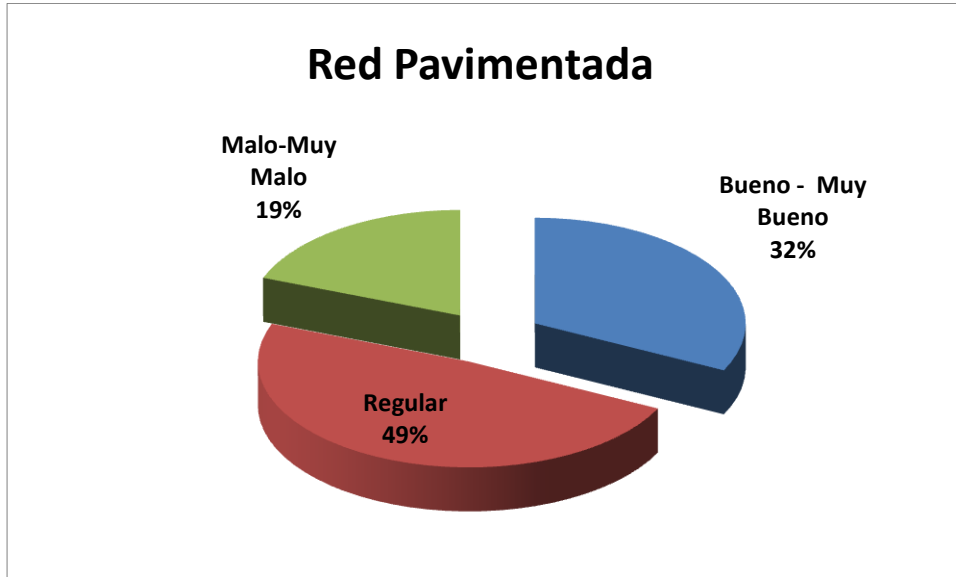
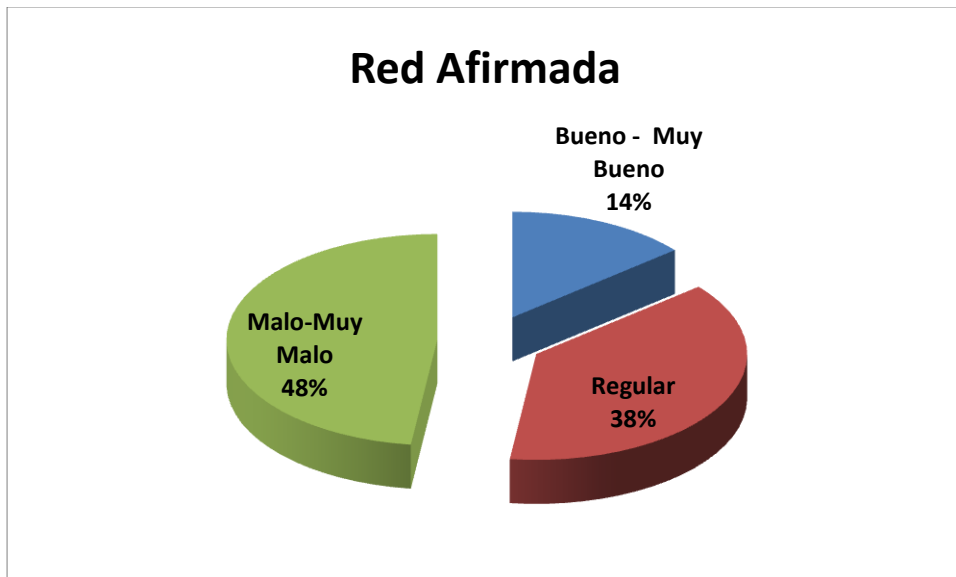


Grafico 2. Red Pavimentada



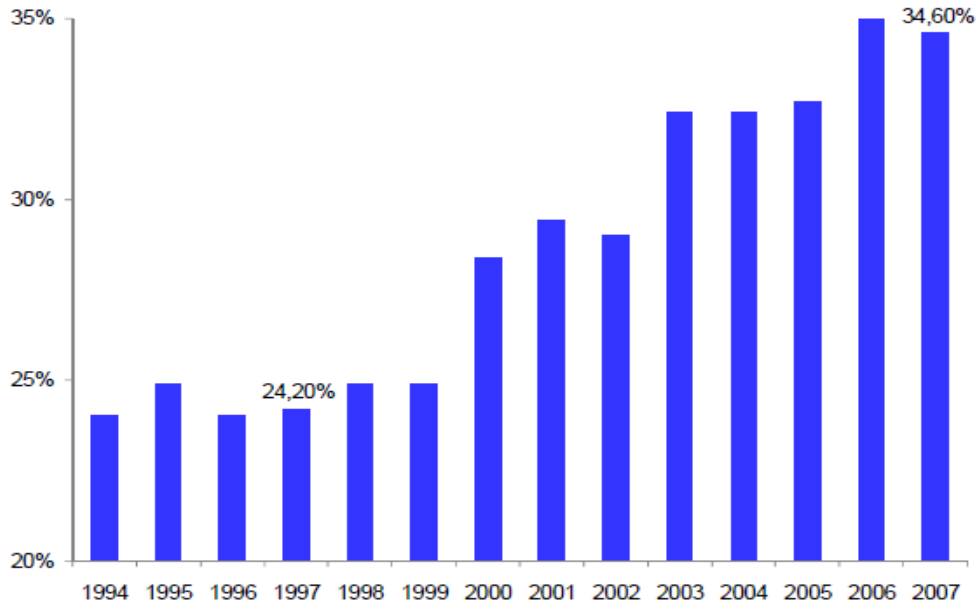
Solo el 32% de las vías pavimentadas se encuentra en buen estado

Grafico 3. Red afirmada



El 24% de la red vial es afirmada o destapada y de este total solo el 14% se encuentra en buen estado.

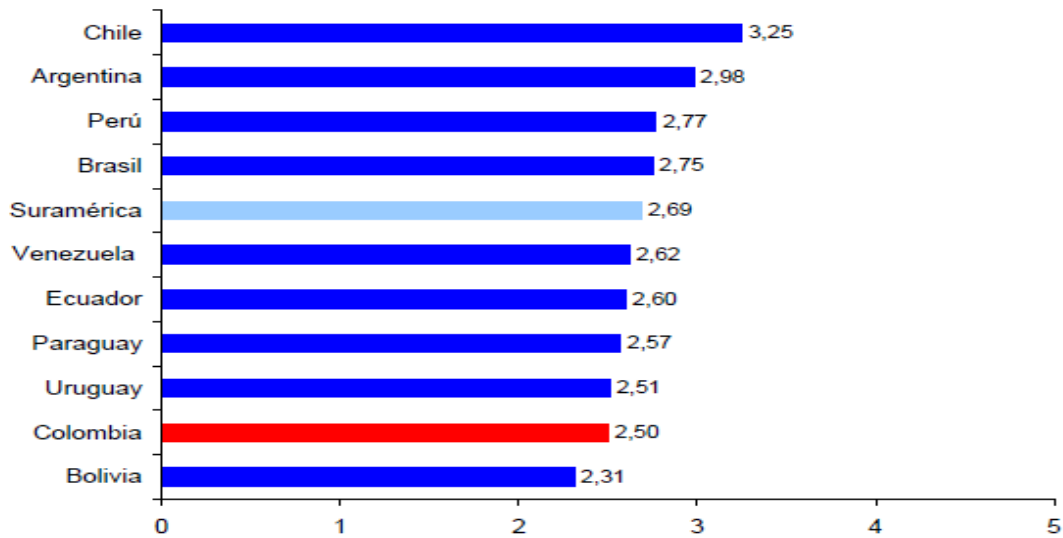
Grafico 4. Evolución del comercio exterior Colombiano (% PIB)



Fuente: Cálculos DNP

El comercio exterior colombiano tuvo un crecimiento del 10% en los últimos 10 años.

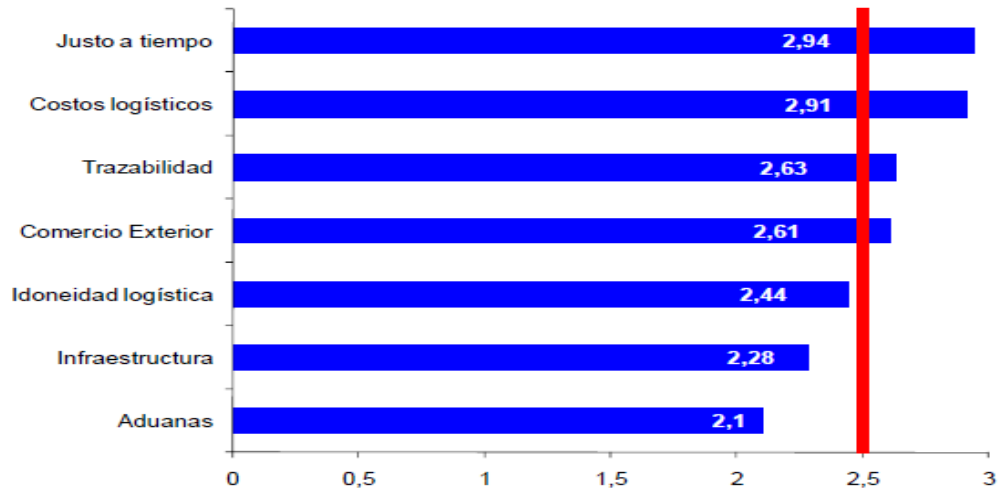
Grafico 5. Ranking Suramericano.



<http://www.bancomundial.org/> 2007

Colombia es el país de Suramérica mas ineficiente en prácticas logísticas.

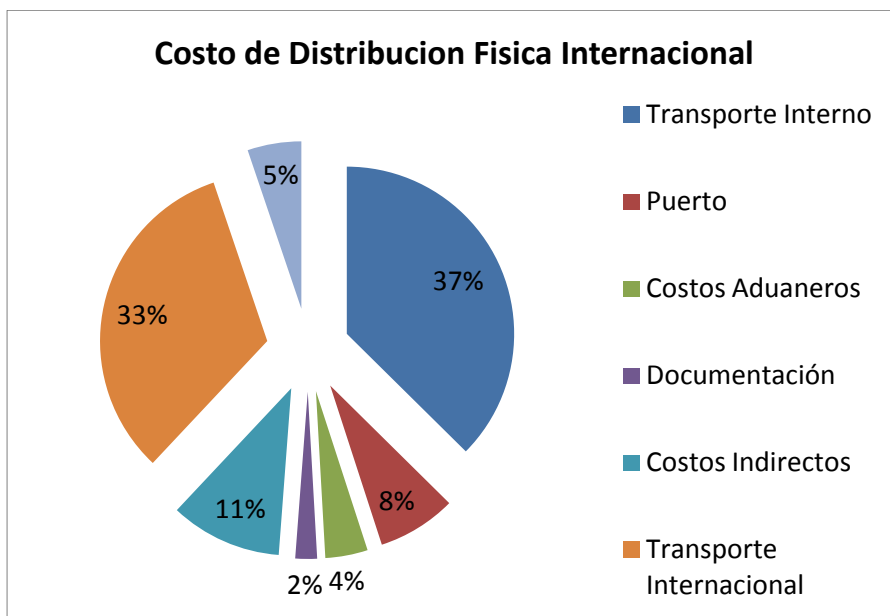
Grafico 6: Índice de desempeño logístico



<http://www.bancomundial.org/>

Colombia en ningún aspecto de desempeño logístico obtiene una buena calificación.

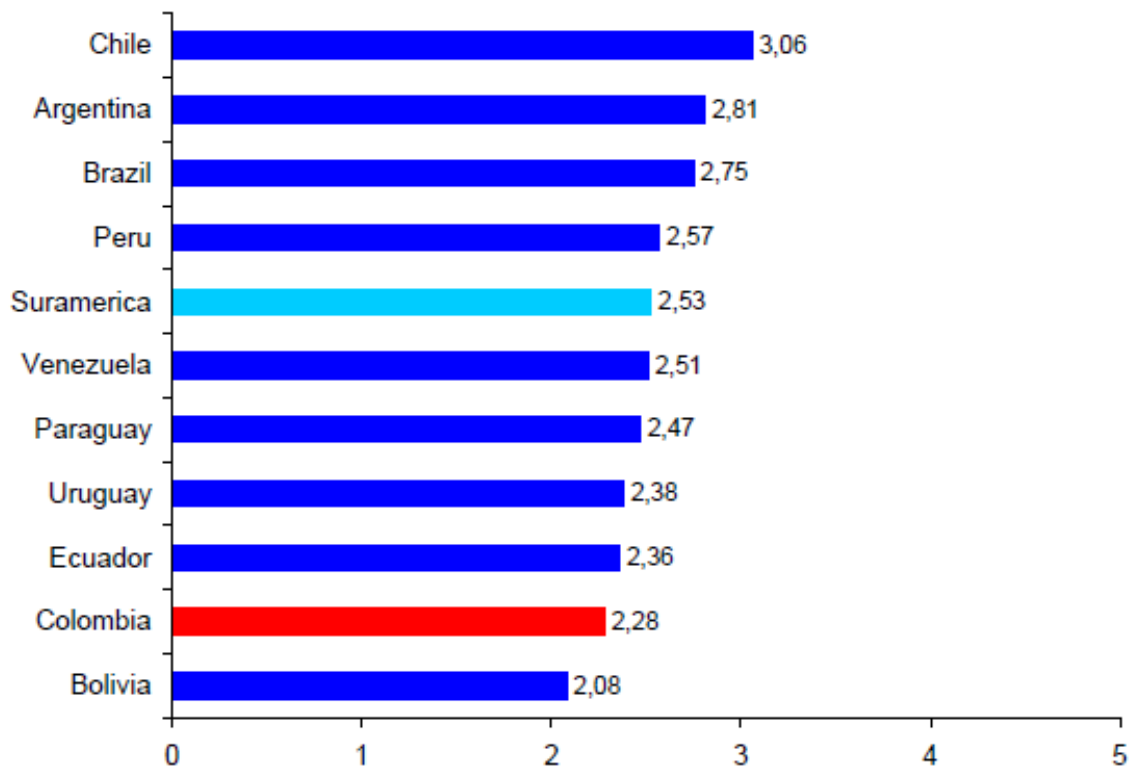
Grafico 7. Costo de distribución física internacional



Cálculos DNP

Lo que mas gasto le carga a la DFI en Colombia es el transporte interno por los largos recorridos que hacen las mercancías exportadas y por el mal estado de las vías por donde son transportadas.

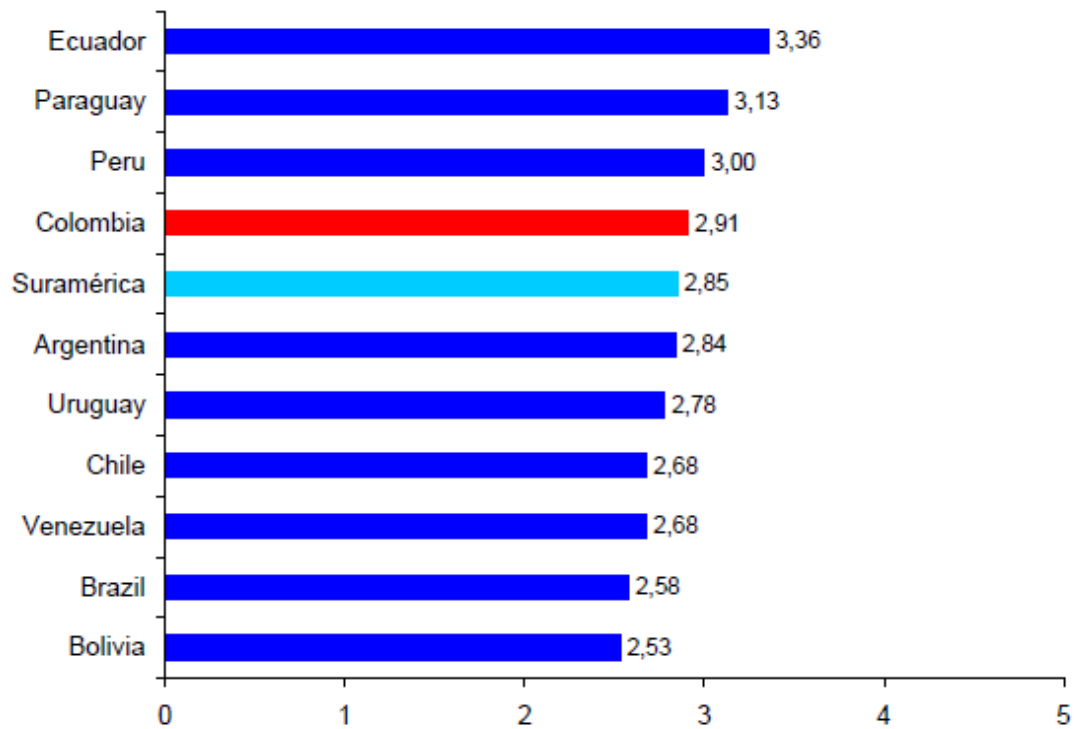
Grafico 8 Componente de infraestructura



<http://www.bancomundial.org/>

En América Colombia solo supera a Bolivia en infraestructura.

Grafico 9 Componente de costos Logísticos locales



<http://www.bancomundial.org/>

Los costos logísticos locales de Colombia están por encima del promedio suramericano.

Grafico 10 Ámbitos logísticos de Colombia

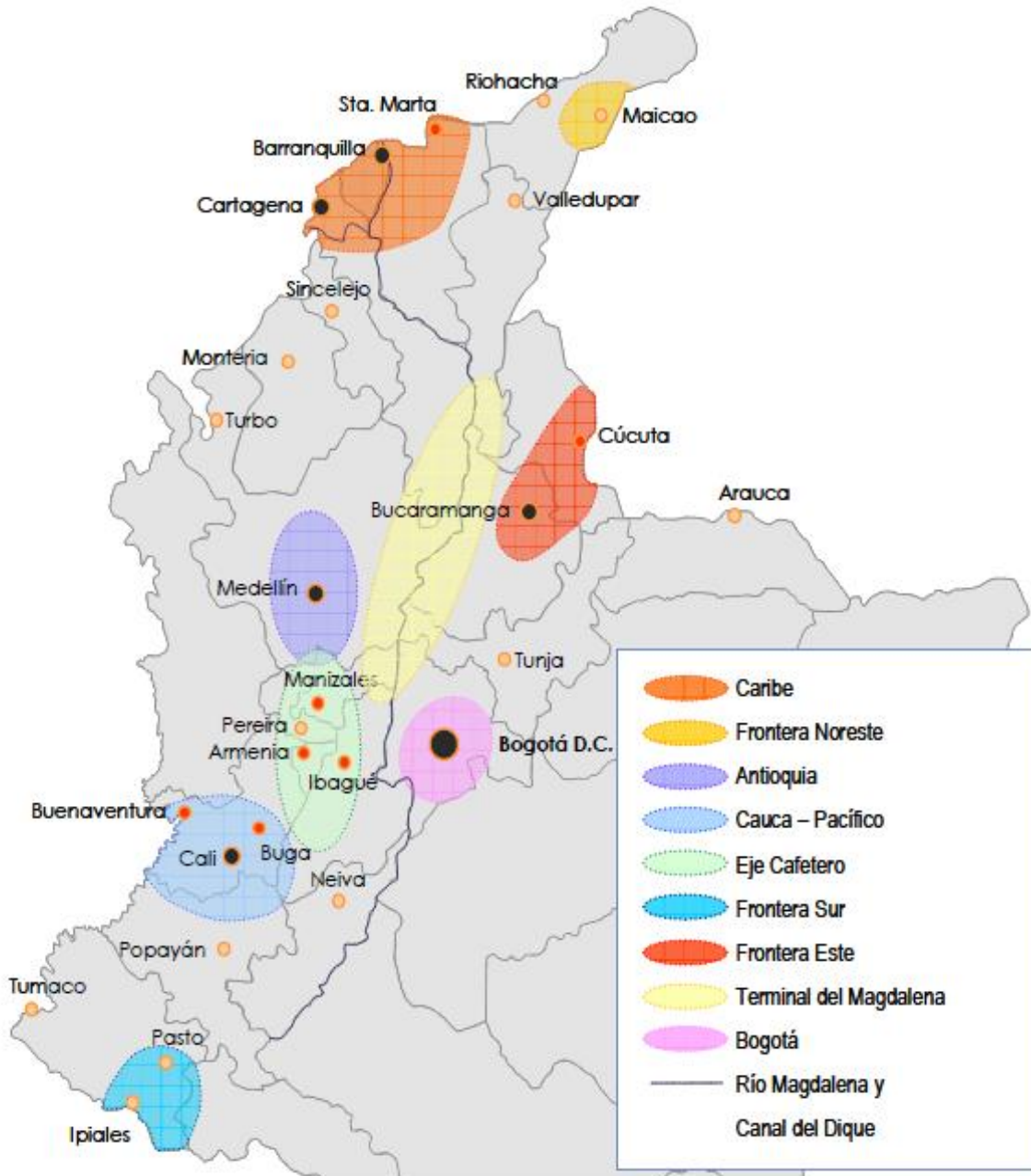


Tabla 1. Movimiento de carga nacional por medio de transporte.

<i>Movimiento de carga Nacional Por medio de Transporte</i>								
Año	Carretero	Ferreo			Fluvial	Aereo	Cabotaje	Total
		Concesiones sin incluir carbón	Carbón	Total				
1994	82.483	812	12.833	13.645	2.890	140	3.700	102.858
1995	86.742	882	13.734	14.616	2.634	140	4.000	108.132
1996	71.168	981	15.354	16.335	3.062	142	4.324	95.031
1997	89.399	836	16.370	17.206	2.755	139	3.997	113.496
1998	84.350	779	21.842	22.621	3.049	119	4.009	114.148
1999	77.674	367	25.035	25.402	3.735	134	1.385	108.330
2000	73.034	ND	31.170	31.170	3.802	100	797 10	8.903
2001	100.284	ND	33.457	33.457	3.069	104	720 1	37.634
2002	84.018	ND	31.032	31.032	3.480	122	532 11	9.184
2003	99.782	37	42.744	42.781	3.725	132	928 14	7.348
2004	117.597	31	7 45.86	5 46.18	1 4.21	1 12	9 588	168.706
2005	139.725	30	8 48.91	9 49.22	7 4.86	3 13	5 400	194.350
2006	151.924	31	4 49.39	4 49.70	8 4.21	9 13	8 509	206.498
2007	159.878	37	5 52.82	9 53.20	4 4.29	4 13	7 454	217.967
2008	168.248	23	6 58.23	6 58.47	2 4.57	4 12	3 372	231.789
2009	177.057	25	4 59.14	4 59.39	8 4.49	5 10	0 364	241.414

www.mintransporte.gov.co

El principal medio de transporte en Colombia es el terrestre.

Tabla 2. Distribución porcentual por modos del movimiento de carga nacional (%)

DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL POR MODOS DEL MOVIMIENTO DE CARGA NACIONAL (%)								
Año	Carretero	Ferreo			Fluvial	Aereo	Cabotaje	Total
		Concesiones sin incluir carbón	Carbón	Total				
1995	80,2	0,8	12,7	13,5	2,4	0,1	3,7	100
1996	74,9	1	16,2	17,2	3,2	0,1	4,6	100
1997	78,8	0,7	14,4	15,2	2,4	0,1	3,5	100
1998	73,9	0,7	19,1	19,8	2,7	0,1	3,5	100
1999	71,7	0,3	23,1	23,4	3,4	0,1	1,3	100
2000	67,1	ND	28,6	28,6	3,5	0,1	0,7	100
2001	72,9	ND	24,3	24,3	2,2	0,1	0,5	100
2002	70,5	ND	26	26	2,9	0,1	0,4	100
2003	67,7	0	29	29	2,5	0,1	0,6	100
2004	69,7	0,2	27,2	27,4	2,5	0,1	0,3	100
2005	71,9	0,2	25,2	25,3	2,5	0,1	0,2	100
2006	73,6	0,2	23,9	24,1	2	0,1	0,2	100
2007	73,3	0,2	24,2	24,4	2	0,1	0,2	100
2008	72,6	0,1	25,1	25,2	2	0,1	0,2	100
2009	73,3	0,1	24,5	24,6	1,9	0	0,2	100

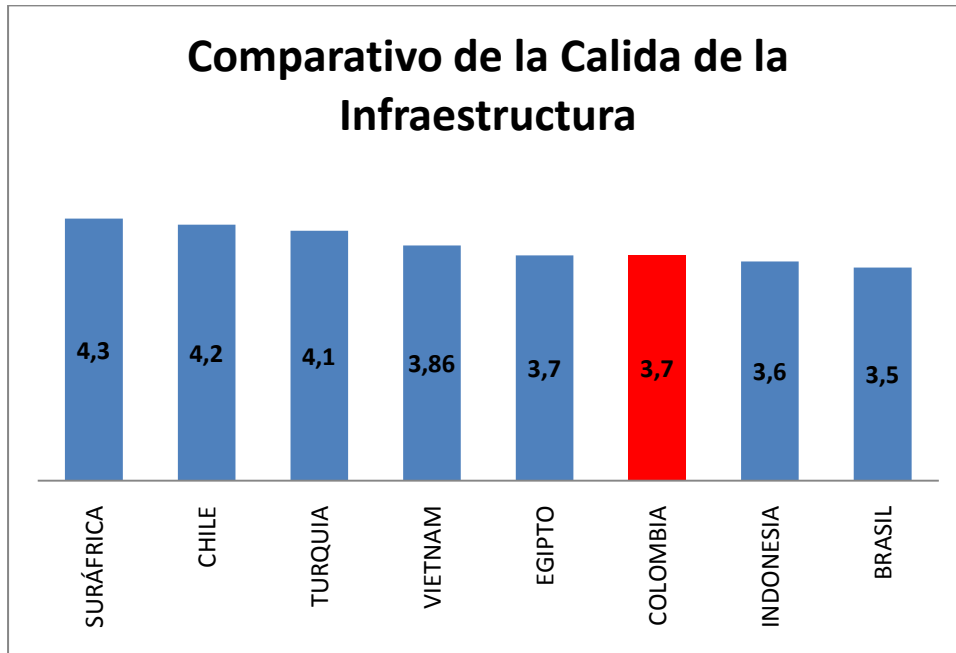
www.mintransporte.gov.co

Tabla 3 Carga internacional en sociedades portuarias regionales exportaciones- importaciones

CARGA INTERNACIONAL EN SOCIEDADES PORTUARIAS REGIONALES- EXPORTACIONES + IMPORTACIONES (MILES TONELADAS)																				
AÑO	BUENAVENTURA				BARRANQUILLA				CARTAGENA				SANTA MARTHA				TOTAL			
	TOTAL 1	OTROS	CONTENEDORES		TOTAL 2	OTROS	CONTENEDORES		TOTAL 3	OTROS	CONTENEDORES		TOTAL 4	OTROS	CONTENEDORES		GRAN TOTAL	OTROS	CONTENEDORES	
			20'	40'			20'	40'			20'	40'			20'	40'			20'	40'
1994	4.291.794	3.093.022	907.955	290.817	1.036.682	895.071	87.992	53.619	1.321.603	515.273	550.018	256.312	2.144.402	1.500.135	235.238	409.029	8.794.481	6.003.501	1.781.203	1.009.777
1995	4.875.853	3.604.535	897.181	374.137	930.126	734.226	117.919	77.981	1.206.033	344.085	540.062	321.886	2.377.149	2.231.218	68.698	77.233	9.389.161	6.914.064	1.623.860	851.237
1996	5.188.973	3.811.923	913.290	463.760	1.173.394	957.722	137.407	78.265	1.523.553	355.847	689.678	478.028	3.152.633	2.934.481	110.744	107.408	11.038.553	8.059.973	1.851.119	1.127.461
1997	5.371.165	3.878.671	981.646	510.848	1.326.499	1.037.509	173.870	115.120	1.465.213	416.351	565.459	483.403	3.027.529	2.723.683	113.466	190.380	11.190.406	8.056.214	1.834.441	1.299.751
1998	6.324.030	4.602.986	1.159.487	561.557	1.424.600	1.101.726	192.306	130.568	1.186.069	321.210	456.232	408.627	2.818.558	2.444.438	181.597	192.523	11.753.257	8.470.360	1.989.622	1.293.275
1999	5.631.301	3.852.109	1.120.771	658.420	1.396.160	976.835	240.724	178.601	1.037.445	195.591	471.805	370.049	2.523.771	2.114.170	136.871	272.731	10.588.677	7.138.705	1.970.171	1.479.801
2000	6.294.810	4.374.949	1.123.688	796.172	1.707.828	1.282.648	205.272	219.908	1.309.409	231.437	558.542	519.430	2.500.310	2.175.287	106.186	218.836	11.812.357	8.064.321	1.993.689	1.754.346
2001	5.847.919	3.941.255	1.063.812	842.852	1.786.961	1.328.409	233.238	225.314	1.429.829	192.193	581.007	656.629	2.476.902	2.227.465	73.936	175.501	11.541.611	7.689.322	1.951.993	1.900.296
2002	7.587.812	5.264.815	1.269.161	1.053.836	2.288.920	1.798.121	249.419	241.380	1.620.193	123.135	695.821	801.237	2.113.285	1.843.189	61.263	208.833	13.610.210	9.029.260	2.275.664	2.305.286
2003	6.902.264	4.619.389	1.237.553	1.045.322	2.845.547	2.179.856	354.521	311.170	1.774.928	94.121	801.996	878.811	3.262.148	2.904.032	75.459	282.657	14.784.887	9.797.398	2.469.529	2.517.960
2004	7.964.241	4.808.193	1.651.255	1.504.793	2.804.939	2.230.796	287.070	287.073	2.680.685	143.200	1.280.592	1.256.892	3.686.905	3.326.113	360.792	0	17.136.770	10.508.302	3.579.709	3.048.758
2005	7.670.851	2.230.427	2.658.006	2.782.418	2.951.317	2.302.686	325.394	323.237	2.899.823	91.159	1.441.172	1.367.492	3.804.563	3.425.677	46.562	332.324	17.326.554	8.049.949	4.471.134	4.805.471
2006	8.616.885	3.556.135	2.376.172	2.684.578	3.588.491	2.767.196	412.596	408.699	3.532.731	10.747	1.794.661	1.727.323	4.278.746	3.871.015	58.649	349.082	20.016.854	10.205.093	4.642.079	5.169.682
2007	8.930.355	3.023.125	2.840.526	3.066.704	3.534.504	2.702.476	425.441	406.587	3.503.666	58.173	1.766.987	1.678.506	6.378.133	5.863.086	71.595	443.452	22.346.658	11.646.860	5.104.549	5.595.249
2008	8.523.775	1.932.739	2.921.674	3.669.362	3.785.783	2.857.225	470.133	458.425	3.683.294	38.838	1.682.990	1.961.467	7.175.683	6.757.115	50.213	368.355	23.168.535	11.585.917	5.125.010	6.457.609
2009	9.448.907	1.446.281	3.567.540	4.435.086	2.964.662	1.918.862	481.157	564.643	3.194.120	17.620	1.386.655	1.789.845	5.738.483	5.353.534	21.970	362.979	21.346.172	8.736.297	5.457.322	7.152.553

www.mintransporte.gov.co

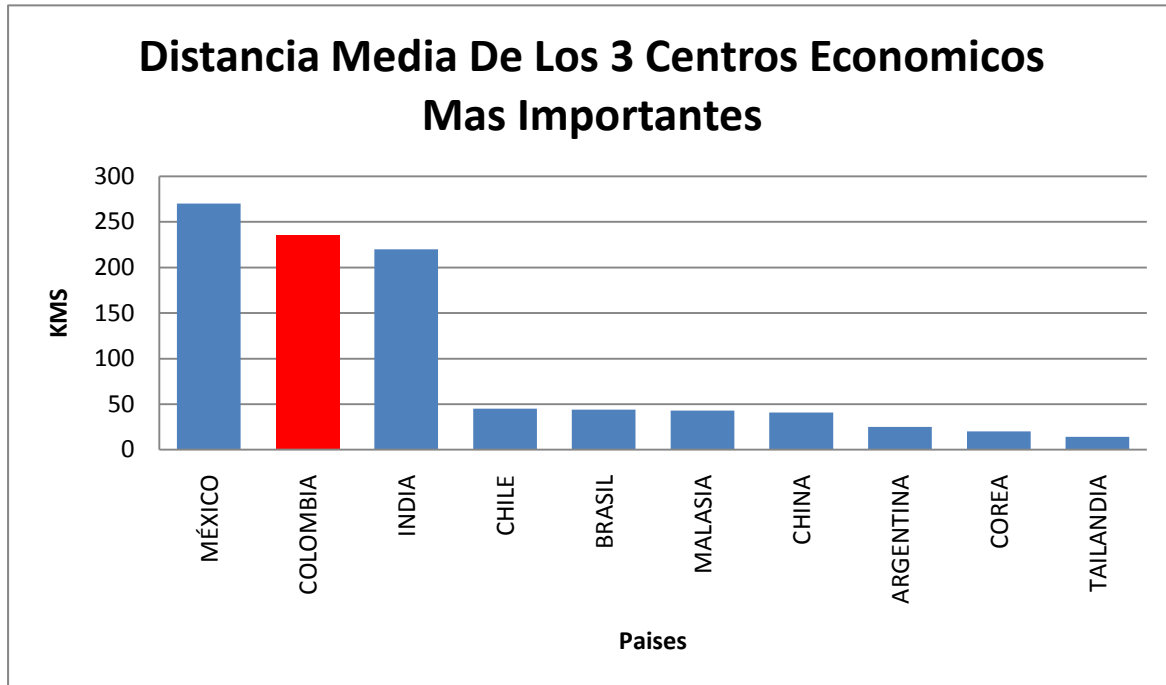
Grafico 11. Comparativo de la calidad de la infraestructura.



<http://www.iadb.org>

Comparados con países con economías similares a la nuestra, Colombia obtiene una de las calificaciones mas bajas en calidad de infraestructura.

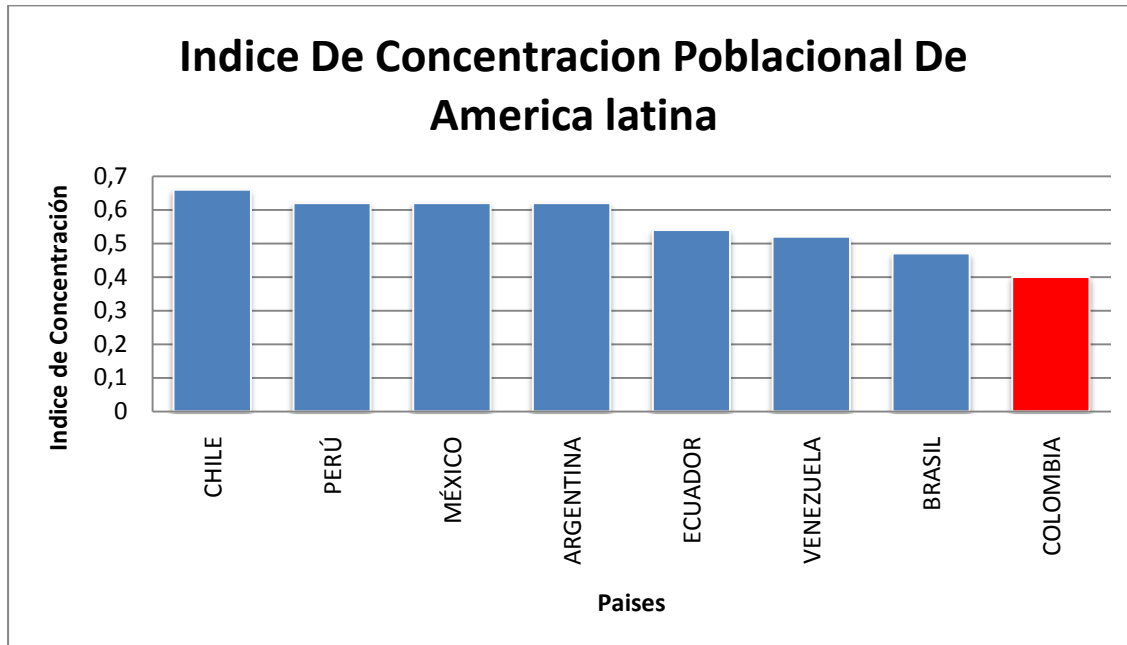
Grafico 12. Distancia media de los centros económicos más importantes.



<http://www.iadb.org>

Comparados con otros países de la región, los centros productivos de Colombia están dispersos y distantes.

Grafico 13. Índice de concentración poblacional de America Latina



<http://www.iadb.org>

La población colombiana y los centros de producción se encuentran muy distantes lo que hace compleja y cara las operaciones de transporte.

Tabla 4. Distribución porcentual de la inversión pública.

DISTRIBUCION PORCENTUAL DE LA INVERSION PUBLICA						
AÑO	CARRETERAS	FERREO	FLUVIAL	AEREO	MARITIMO	TOTAL
1994	83,23	2,48	3,91	8,5	1,88	100
1995	75,67	12,56	1,89	8,18	1,71	100
1996	80,92	9,05	1,76	7,18	1,1	100
1997	80,61	9,74	0,93	7,49	1,23	100
1998	85,62	4,53	0,62	8,25	0,99	100
1999	76,04	13,78	0,84	8,87	0,48	100
2000	68,57	17,11	1,51	12,6	0,74	100
2001	77,81	11,73	2,07	7,79	0,6	100
2002	82,78	7,12	1,47	7,82	0,82	100
2003	82,49	8,02	0,16	8,88	0,45	100
2004	77,4	7,7	1,28	12,88	0,74	100
2005	83,69	2,69	0,37	12,06	1,2	100
2006	87,32	0,36	1,23	8,69	2,4	100
2007	90,54	0,14	1,9	4,42	3	100
2008	86,77	1,97	1,26	8,44	1,56	100
2009	90,4	0,67	0,97	7,3	0,65	100

www.mintransporte.gov.co

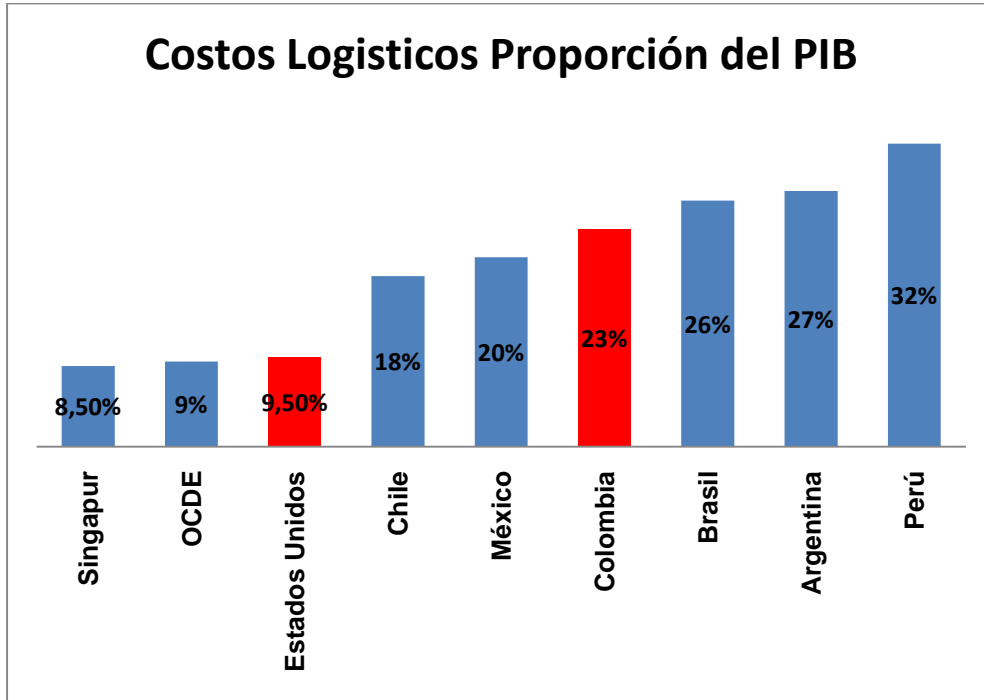
Esta tabla demuestra que el gobierno colombiano solo le interesa invertir en el transporte terrestre y este es muy poco eficiente.

Tabla 5. Índice de competitividad Doing Business.

<i>INDICE DE COMPETIVIDAD- DOING BUSINESS</i>				
<i>COLOMBIA</i>	2007	2008	2009	2010
Posición en el índice General	79	66	53	37
Número de países en estudio	175	178	181	183
<i>COMPONENTES DE INDICE-POSICIONES</i>				
1. Apertura de una empresa	90	88	79	74
2. Manejo de permisos de construcción	60	61	54	32
3. Empleo para trabajadores	77	83	80	63
4. Registro de Propiedad	56	69	78	51
5. Obtener Crédito	83	84	59	61
6. Protección al Inversionista	33	19	24	5
7. Pago de Impuestos	172	167	141	115
8. Cumplimiento de Contratos	141	147	149	152
9. Cerrar un negocio	26	27	30	32
10. Comercio Transfronterizo	128	105	96	97
<i>VARIABLES EN ESTUDIO PARA EL COMPONENTE DE POSICION DE COMERCIO TRANSFRONTERIZO</i>				
10.1 Tiempo para exportar (días)	34	24	14	14
10.2 Tiempo para importar (días)	35	20	15	14
10.3 Costo para exportar (US\$ por contenedor)	1745	1440	1690	1770
10.4 Costo para importar (US\$ por contenedor)	1772	1440	1640	1750
10.5 Documentos para exportar (número)	6	6	6	6
10.6 Documentos para importar (número)	11	8	8	8

www.mintransporte.gov.co

Grafico 14. Costos logísticos proporción del PIB



<http://www.iadb.org>

Comparados con Estados Unidos los costos logísticos colombianos en proporción del PIB

Tabla 6. Las 100 principales empresas exportadoras a EEUU (2010)

CONS.	NIT	RAZON SOCIAL	DEPARTAMENTO DEL EXPORTADOR	MUNICIPIO DEL EXPORTADOR	FOB US\$
1	899999068	ECOPETROL S.A.	BOGOTÁ, D.C.	BOGOTÁ, D.C.	9.532.727.191,01
2	800021308	DRUMMOND LTD	BOGOTÁ, D.C.	BOGOTÁ, D.C.	1.809.253.778,99
3	800128549	PACIFIC STRATUS ENERGY COLOMBIA CORP SUCURS	BOGOTÁ, D.C.	BOGOTÁ, D.C.	1.519.728.891,61
4	860069804	CARBONES DEL CERREJON LIMITED	BOGOTÁ, D.C.	BOGOTÁ, D.C.	1.456.829.324,23
5	860072134	HOCOL S.A	BOGOTÁ, D.C.	BOGOTÁ, D.C.	1.239.606.737,92
6	900112515	REFINERIA DE CARTAGENA S.A.	BOLÍVAR	CARTAGENA	1.228.710.401,13
7	860069378	CERRO MATOSO S.A.	CÓRDOBA	MONTERÍA	967.384.308,40
8	860041312	C.I. PRODECO S.A.	ATLÁNTICO	BARRANQUILLA	871.962.822,32
9	830078038	CERREJON ZONA NORTE S. A. - CZN. S. A.	BOGOTÁ, D.C.	BOGOTÁ, D.C.	844.675.820,48
10	860002426	BP EXPLORATION COMPANY COLOMBIA LIMITED	BOGOTÁ, D.C.	BOGOTÁ, D.C.	611.834.824,20
11	860007538	FEDERACION NACIONAL DE CAFETEROS DE COLOMBI	BOGOTÁ, D.C.	BOGOTÁ, D.C.	536.278.645,62
12	860053930	OCCIDENTAL DE COLOMBIA INC	BOGOTÁ, D.C.	BOGOTÁ, D.C.	525.448.789,39
13	890902070	C.I. J. GUTIERREZ Y CIA S.A.	ANTIOQUIA	MEDELLÍN	499.097.939,34
14	860536185	TEPMA	BOGOTÁ, D.C.	BOGOTÁ, D.C.	420.210.316,96
15	800059470	POLIPROPILENO DEL CARIBE S.A.	BOGOTÁ, D.C.	BOGOTÁ, D.C.	352.447.906,40
16	890300554	C. I. DE AZUCARES Y MIELES S.A	VALLE DEL CAUCA	CALI	305.256.948,58
17	890904224	C.I. UNION DE BANANEROS DE URABA S.A. - UNI	ANTIOQUIA	MEDELLÍN	299.976.976,66
18	890902091	C.I. FUNDICION ESCOBAR S.A.	ANTIOQUIA	MEDELLÍN	287.844.886,16
19	860007277	MEXICHEM RESINAS COLOMBIA S.A.	BOLÍVAR	CARTAGENA	276.767.348,07
20	860004864	OCCIDENTAL ANDINA,LLC	N.D	N.D	269.609.528,70
21	811030022	C. I. GOLDEX S.A.	ANTIOQUIA	MEDELLÍN	262.999.230,55
22	860521658	PETROBRAS COLOMBIA LIMITED	BOGOTÁ, D.C.	BOGOTÁ, D.C.	240.288.804,74
23	860005223	CHEVRON PETROLEUM COMPANY	BOGOTÁ, D.C.	BOGOTÁ, D.C.	227.781.614,65
24	900203661	COMERCIALIZADORA INTERNACIONAL METAL COMERC	BOGOTÁ, D.C.	BOGOTÁ, D.C.	220.148.409,72
25	900165320	C.I. METALES HERMANOS S.A.	ANTIOQUIA	MEDELLÍN	217.200.049,25
26	900174478	LOUIS DREYFUS COMMODITIES COLOMBIA LTDA. CO	BOGOTÁ, D.C.	BOGOTÁ, D.C.	199.498.990,87
27	900203461	COMERCIALIZADORA COLOMBIANA DE CARBONES Y C	BOGOTÁ, D.C.	BOGOTÁ, D.C.	197.622.194,47
28	890926766	COMERCIALIZADORA INTERNACIONAL BANACOL DE C	ANTIOQUIA	MEDELLÍN	192.636.800,58
29	860507991	BP SANTIAGO OIL COMPANY	BOGOTÁ, D.C.	BOGOTÁ, D.C.	185.342.168,20
30	860525060	SOCIEDAD EXPORTADORA DE CAFE DE LAS COOPERA	BOGOTÁ, D.C.	BOGOTÁ, D.C.	150.528.514,26
31	860000996	C.I. RACAFE & CIA S. C. A.	BOGOTÁ, D.C.	BOGOTÁ, D.C.	150.462.452,16
32	900268901	VALE COAL COLOMBIA LTD. SUCURSAL COLOMBIA	N.D	N.D	148.206.504,67
33	900049564	SOCIEDAD DE COMERCIALIZACION INTERNACIONAL	CHOCÓ	QUIBDO	148.021.483,07
34	800018359	BEL STAR S A	BOGOTÁ, D.C.	BOGOTÁ, D.C.	140.659.565,13
35	800183562	REX METAL CI	BOGOTÁ, D.C.	BOGOTÁ, D.C.	138.250.674,35
36	860513970	COMERCIALIZADORA INTERNACIONAL MILPA S. A.	BOGOTÁ, D.C.	BOGOTÁ, D.C.	136.766.949,07
37	860015753	COLOMBIANA KIMBERLY COLPAPEL S.A.	ANTIOQUIA	MEDELLÍN	136.004.707,02
38	830095213	ORGANIZACION TERPEL S.A.	BOGOTÁ, D.C.	BOGOTÁ, D.C.	135.187.096,52
39	890100577	AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. A VIA	ATLÁNTICO	BARRANQUILLA	132.435.270,44
40	860000898	SKN CARIBECAFE LTDA	BOGOTÁ, D.C.	BOGOTÁ, D.C.	131.133.034,22
41	805020091	C. I. GIRALDO & DUQUE LTDA.	VALLE DEL CAUCA	CALI	120.869.622,89
42	900118612	COMERCIALIZADORA INTERNACIONAL DE METALES P	ANTIOQUIA	MEDELLÍN	119.401.710,80
43	800087795	DOW AGRSCIENCES DE COLOMBIA S.A.	BOGOTÁ, D.C.	BOGOTÁ, D.C.	115.427.719,89
44	890903532	INDUSTRIA COLOMBIANA DE CAFE S A	ANTIOQUIA	MEDELLÍN	115.101.825,65
45	800141506	THE ELITE FLOWER LTDA C I	BOGOTÁ, D.C.	BOGOTÁ, D.C.	99.062.774,62
46	891903333	CARCAFE LTDA C.I.	BOGOTÁ, D.C.	BOGOTÁ, D.C.	98.469.494,32
47	890914525	MINEROS S.A	ANTIOQUIA	MEDELLÍN	97.053.895,00
48	805017701	C.I FUNDICION RAMIREZ	VALLE DEL CAUCA	CALI	96.747.474,49
49	890301884	COLOMBINA S.A.	VALLE DEL CAUCA	CALI	96.079.614,95

CONS.	NIT	RAZON SOCIAL	DEPARTAMENTO DEL EXPORTADOR	MUNICIPIO DEL EXPORTADOR	FOB US\$
50	811009244	COMERCIALIZADORA INTERNACIONAL DE METALES PR	ANTIOQUIA	MEDELLÍN	95.405.404,29
51	830089854	C I EXPORTADORA INTERAMERICAN	BOGOTÁ, D.C.	BOGOTÁ, D.C.	92.002.918,79
52	860032463	PERENCO COLOMBIA LIMITED	BOGOTÁ, D.C.	BOGOTÁ, D.C.	90.025.888,62
53	830021417	CARBONES COLOMBIANOS DEL CERREJON S.A.	ATLÁNTICO	BARRANQUILLA	89.354.552,59
54	860529116	PETROBRAS INTERNATIONAL BRASPETRO	BOGOTA	BOGOTA	87.245.139,01
55	800148312	SOCIEDAD COMERCIALIZADORA INTERNACIONAL COM	BOGOTÁ, D.C.	BOGOTÁ, D.C.	85.130.089,84
56	830043084	C I CARBOCOQUE S A	BOGOTÁ, D.C.	BOGOTÁ, D.C.	84.267.229,45
57	890300686	CADBURY ADAMS COLOMBIA S.A.	VALLE DEL CAUCA	CALI	84.259.135,75
58	860002536	COMPANIA COLOMBIANA DE CERAMICA S A	BOGOTÁ, D.C.	BOGOTÁ, D.C.	83.232.562,97
59	890900115	A LAUMAYER Y COMPA ÑIA EXPORTADORES DE CAFE	ANTIOQUIA	MEDELLÍN	82.323.049,37
60	900110594	OUTSPAN COLOMBIA S.A.	BOGOTÁ, D.C.	BOGOTÁ, D.C.	80.044.014,13
61	890801748	MABE COLOMBIA S.A.	CALDAS	MANIZALES	78.198.108,03
62	860026753	ACERIAS DE COLOMBIA ACESCO & CIA S C A	BOGOTÁ, D.C.	BOGOTÁ, D.C.	77.926.990,99
63	890300406	CARTON DE COLOMBIA S.A.	VALLE DEL CAUCA	CALI	72.724.264,37
64	860002127	INDUSTRIA COLOMBIANA DE LLANTAS S.A. ICOLLA	VALLE DEL CAUCA	CALI	72.062.964,65
65	860002554	EXXONMOBIL DE COLOMBIA S.A.	BOGOTÁ, D.C.	BOGOTÁ, D.C.	70.061.931,57
66	860025792	SOCIEDAD DE FABRICACION DE AUTOMOTORES S A	BOGOTÁ, D.C.	BOGOTÁ, D.C.	69.081.016,16
67	800243792	BAYER CROPSCIENCE S.A.	BOGOTÁ, D.C.	BOGOTÁ, D.C.	68.779.611,13
68	802024696	C.I. METAL TRADE LTDA	ATLÁNTICO	BARRANQUILLA	68.219.851,12
69	800025839	VILLEGAS Y CIA. SOCIEDAD EN COMANDITA SIMPL	RISARALDA	PEREIRA	65.234.611,81
70	890101815	JOHNSON & JOHNSON DE COLOMBIA S.A.	VALLE DEL CAUCA	CALI	62.570.098,71
71	860020439	MONOMEROS COLOMBO VENEZOLANOS S.A.	ATLÁNTICO	BARRANQUILLA	62.208.711,69
72	890906752	HOJALATA Y LAMINADOS S . A.	ANTIOQUIA	MEDELLÍN	61.703.465,55
73	800011987	TUBOS DEL CARIBE LTDA	BOLÍVAR	CARTAGENA	60.732.107,96
74	900042857	XM COMPA ÑIA DE EXPERTOS EN MERCADOS S.A. E.	ANTIOQUIA	MEDELLÍN	60.360.927,00
75	900059655	COMERCIALIZADORA INTERNACIONAL PLATEX S. A.	ANTIOQUIA	MEDELLÍN	59.240.259,38
76	811031214	COMERCIALIZADORA INTERNACIONAL MACEDONIA S.	ANTIOQUIA	MEDELLÍN	59.091.401,29
77	890900118	CRISTALERIA PELDAR S.A.	ANTIOQUIA	MEDELLÍN	58.682.613,54
78	890100454	DUPONT DE COLOMBIA S.A.	BOGOTÁ, D.C.	BOGOTÁ, D.C.	58.613.646,19
79	900026265	COMEXTUN LIMITADA	BOLÍVAR	CARTAGENA	58.345.129,82
80	800206584	COMERCIALIZADORA INTERNACIONAL JEANS S.A.	ANTIOQUIA	MEDELLÍN	57.877.233,60
81	890918965	C.I.TECNICAS BALTIME DE COLOMBIA S.A.	MAGDALENA	SANTA MARTA	57.851.485,88
82	890304403	MAC S A	VALLE DEL CAUCA	CALI	57.635.162,58
83	890900308	TEXTILES FABRICATO TEJCONDOR S.A.	ANTIOQUIA	MEDELLÍN	57.199.657,04
84	890903474	ENKA DE COLOMBIA S.A.	ANTIOQUIA	MEDELLÍN	54.788.023,74
85	900254804	SOCIEDAD DE COMERCIALIZACION INTERNACIONAL DEL NORD	N.D	N.D	54.413.533,86
86	890300431	CABLES DE ENERGIA Y TELECOMUNICACIONES S.A.	VALLE	YUMBO	53.235.078,71
87	10082643	QUICENO TRIANA ALEJANDRO	RISARALDA	PEREIRA	52.946.803,88
88	860004855	GODYEAR DE COLOMBIA S.A.	VALLE DEL CAUCA	CALI	52.856.063,64
89	890300546	COLGATE PALMOLIVE COMPA ÑIA	VALLE DEL CAUCA	CALI	51.128.719,80
90	860000452	MANUFACTURAS ELIOT S.A.	BOGOTÁ, D.C.	BOGOTÁ, D.C.	50.564.503,35
91	900199343	AMERICAS STYRENICS DE COLOMBIA LTDA	BOGOTÁ, D.C.	BOGOTÁ, D.C.	50.201.599,25
92	890106527	PROCAPS S.A.	ATLÁNTICO	BARRANQUILLA	49.173.268,32
93	860006333	ABONOS COLOMBIANOS S.A.	BOLÍVAR	CARTAGENA	48.963.101,99
94	890301960	PRODUCTORA DE PAPELES S.A. PROPAL	VALLE DEL CAUCA	CALI	48.611.637,02
95	830098375	C.I. FLORES IPANEMA LIMITADA	BOGOTÁ, D.C.	BOGOTÁ, D.C.	48.589.701,40
96	891300959	SUCROMILES S.A.	VALLE DEL CAUCA	CALI	48.273.817,24
97	860530547	MULTIDIMENSIONALES S.A.	BOGOTÁ, D.C.	BOGOTÁ, D.C.	47.607.239,02
98	860020227	FONDO ROTATORIO DE LA POLICIA NACIONAL	BOGOTÁ, D.C.	BOGOTÁ, D.C.	47.527.706,89
99	890906397	NUBIOLA COLOMBIA PIGMENTOS S.A.	ANTIOQUIA	MEDELLÍN	46.249.380,60
100	860002304	GENERAL MOTORS COLMOTORES S A	BOGOTÁ, D.C.	BOGOTÁ, D.C.	45.796.435,21

Tabla 7. Las 100 principales empresas importadoras desde EEUU (2009)

CONS.	NT	RAZON SOCIAL	DEPARTAMENTO IMPORTADOR	MUNICIPIO DEL IMPORTADOR	DIRECCIÓN IMPORTADOR	CIF US \$
1	890100577	AEROVÍAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIA	BOGOTÁ, D.C.	BOGOTÁ, D.C.	CR 51 B 76 136 P 1	1.433.102.344
2	899999068	ECOPETROL S.A.	BOLÍVAR	CARTAGENA	CARRERA 13 26 24 P7	1.320.267.708
3	860002304	GENERAL MOTORS COLMOTORES S A	BOGOTÁ, D.C.	BOGOTÁ, D.C.	AV BOYACA CL 56 A SUR 33 53	601.570.241
4	800021308	DRUMMOND LTD	ATLÁNTICO	BARRANQUILLA	CALLE 72 NO 10 07	590.705.880
5	860069804	CARBONES DEL CERREJON LIMITED	MAGDALENA	SANTA MARTA	AV CL 100 19 54 P 12	513.285.902
6	800130632	EJERCITO NACIONAL CONTAOURIA PRINCIPAL D	BOGOTÁ, D.C.	BOGOTÁ, D.C.	AV EL DORADO CAN COMANDO EJERCITO	448.326.861
7	899999102	FUERZA AEREA COLOMBIANA COMANDO FAC	VALLE DEL CAUCA	BUENAVENTURA	AV EL DORADO CAN MINDEFENSA FAC O	380.721.053
8	890704196	AEROVÍAS DE INTEGRACION REGIONAL S.A.	BOGOTÁ, D.C.	BOGOTÁ, D.C.	C 5 30 43 BRR SAN SIMON PARTE ALTA	321.239.336
9	800153993	COMUNICACION CELULAR S A	BOGOTÁ, D.C.	BOGOTÁ, D.C.	CALLE 90 N 14 37	304.541.703
10	800059470	POLIPROPILENO DEL CARIBE S.A.	BOLÍVAR	CARTAGENA	ZONA INDUSTRIAL VIA MAMONAL KM 8	273.332.037
11	890900291	SOLLA S.A	VALLE DEL CAUCA	BUENAVENTURA	CR 49 A 24 A 34	264.266.589
12	800185781	AEROREPUBLICA S.A.	VALLE DEL CAUCA	CALI	AV EL DORADO EN 1 TER AEREO SIMON B	253.400.774
13	830065063	LG ELECTRONICS COLOMBIA LTDA.	BOGOTÁ, D.C.	BOGOTÁ, D.C.	AUT MEDELLIN KM 1 PUNTO 8 COSTADO S	245.135.375
14	860007277	MEXICHEM RESINAS COLOMBIA S.A.	BOLÍVAR	CARTAGENA	ZN INDUSTRIAL DE MAMONAL KM 8	219.513.581
15	860020439	MONOMEROS COLOMBO VENEZOLANOS S.A.	ATLÁNTICO	BARRANQUILLA	VIA 40 LAS FLORES	208.650.447
16	830028931	SAMSUNG ELECTRONICS COLOMBIA S.A.	BOGOTÁ, D.C.	BOGOTÁ, D.C.	CR 7 113 43 OF 607	208.320.740
17	830004259	HEWLETT PACKARD COLOMBIA LTDA	BOGOTÁ, D.C.	BOGOTÁ, D.C.	CALLE 100 NO 725	194.062.658
18	860003216	PRODUCTOS ROCHE S.A.	BOGOTÁ, D.C.	BOGOTÁ, D.C.	CR 44 20 21	188.360.558
19	860002576	GENERAL DE EQUIPOS DE COLOMBIA S.A. GECOLSA	ATLÁNTICO	BARRANQUILLA	AV AMERICAS N 42A 21	179.020.029
20	860025792	SOCIEDAD DE FABRICACION DE AUTOMOTORES S A	BOGOTÁ, D.C.	BOGOTÁ, D.C.	CARR CENTRAL DEL NORTE KM 17 C OCC	175.290.569
21	800173557	HYUNDAI COLOMBIA AUTOMOTRIZ S.A.	VALLE DEL CAUCA	BUENAVENTURA	UT NORTE KM 17	174.341.871
22	890300431	CABLES DE ENERGIA Y DE TELECOMUNICACIONE	VALLE DEL CAUCA	BUENAVENTURA	CL 10 38 43 URB INDUSTRIAL ACOPI	172.787.928
23	860020227	FONDO ROTA TORIO DE LA POLICIA NACIONAL	VALLE DEL CAUCA	BUENAVENTURA	CR 66 A 43 18	157.886.011
24	860026895	CARBONE RODRIGUEZ & CIA S.C.A ITALCOL S.C.A	ATLÁNTICO	BARRANQUILLA	CALLE 94 A 11 A 53 PISO 4	148.390.038
25	890901271	PRODUCTORA DE ALIMENTOS CONCENTRADOS PARA A	VALLE DEL CAUCA	BUENAVENTURA	CL 32 BB SUR 48 145	128.483.738
26	860002134	ABBOTT LABORATORIES DE COLOMBIA S.A.	VALLE DEL CAUCA	BUENAVENTURA	CL 100 9 A 45 P 14	124.161.982
27	860038515	COMPANÍA COLOMBIANA AUTOMOTRIZ S.A. - CCA	BOGOTÁ, D.C.	BOGOTÁ, D.C.	CL 13 38 54	122.863.319
28	800000946	PROCTER & GAMBLE COLOMBIA LTDA	VALLE DEL CAUCA	BUENAVENTURA	CR 7 114 33 P 12	119.865.593
29	860005224	BAVARIA S.A.	VALLE DEL CAUCA	CALI	CL 97 7 A 47	119.851.525
30	830035246	DELL COLOMBIA INC	BOGOTÁ, D.C.	BOGOTÁ, D.C.	CR 7 113 43 OF 1401	119.348.509
31	860026753	ACERIAS DE COLOMBIA ACESCO & CIA S C A	BOGOTÁ, D.C.	BOGOTÁ, D.C.	CL 98 22 64 PS11	117.006.903
32	830078966	METROKIA S.A.	BOGOTÁ, D.C.	BOGOTÁ, D.C.	AUT MEDELLIN KM 2 PUNTO 5 VIA COTA F	110.045.570
33	800243792	BAYER CROPSCIENCE S.A.	ATLÁNTICO	BARRANQUILLA	CR 58 10 90	107.390.219
34	890300546	COLGATE PALMOLIVE COMPANÍA	VALLE DEL CAUCA	BUENAVENTURA	CR 1 40108	106.923.096
35	830037330	TELEFONICA MOVILES COLOMBIA S A	VALLE DEL CAUCA	BUENAVENTURA	CL 100 7 33 P 17	106.837.150
36	800087795	DOW AGROSCIENCIAS DE COLOMBIA S.A.	ATLÁNTICO	BARRANQUILLA	TV 18 96 41 P 7	106.093.803
37	900232454	LINEA AEREA CARGUERA DE COLOMBIA S.A.	BOGOTÁ, D.C.	BOGOTÁ, D.C.	CR 8 15 49 P 5	105.580.228
38	860041312	C.I. PRODECO S.A.	VALLE DEL CAUCA	BUENAVENTURA	CR 54 72 80 P 7 8	104.759.057
39	890900317	AUTOTECNICA COLOMBIANA S.A.	ANTIOQUIA	MEDELLÍN	CRA 42 N 4577	102.306.666
40	860001307	DISTRIBUIDORA NISSAN S.A.	VALLE DEL CAUCA	BUENAVENTURA	CL 13 50 69	101.019.813
41	860059294	LEASING BANCOLOMBIA S A COMPANIA DE FINANCI	VALLE DEL CAUCA	BUENAVENTURA	CR 48 26 85 TO NORTE P 1	99.821.965
42	860006333	ABONOS COLOMBIANOS S.A.	BOLÍVAR	CARTAGENA	ZONA INDUSTRIAL DE MAMONAL	94.601.363
43	890900608	ALMACENES EXITO SA UAP CODIGO 417	RISARALDA	PEREIRA	CR 48 32 BS139	93.225.603
44	900261429	SONY COLOMBIA S.A.	VALLE DEL CAUCA	BUENAVENTURA	KM 1 5 VIA MOSQUERA PAR INDUSTRIAL	93.200.318
45	890301886	FABRICA NACIONAL DE AUTOPARTES S.A.	VALLE DEL CAUCA	YUMBO	CL 13 31 A 80 BRR ACOPI	92.426.792
46	890300292	LABORATORIOS BAXTER S.A.	VALLE DEL CAUCA	BUENAVENTURA	CL 6 2 C 22	91.907.880
47	800018359	BEL STAR S A	VALLE DEL CAUCA	BUENAVENTURA	KM 22 CRT CENTRAL DEL NORTE VEREDA	91.059.001
48	891304762	ITALCOL DE OCCIDENTE LTDA	ATLÁNTICO	BARRANQUILLA	KM 11 RECTA PALMIRA CALI	90.457.755
49	890904996	EMPRESAS PUBLICAS DE MEDELLIN E.S.P.	ANTIOQUIA	MEDELLÍN	CR 58 N 42 125	87.781.306

CONS.	NIT	RAZON SOCIAL	DEPARTAMENTO IMPORTADOR	MUNICIPIO DEL IMPORTADOR	DIRECCIÓN IMPORTADOR	CIF US \$
50	830122365	PANASONIC DE COLOMBIA S.A.	BOLÍVAR	CARTAGENA	AUTR MEDELLIN KM 1 VIA COTA SIBERIA	85.625.772
51	890916911	INDUSTRIA COLOMBIANA DE MOTOCICLETAS YAMAHA	VALLE DEL CAUCA	BUENAVENTURA	CL 37 NO 45 65	82.125.242
52	890903858	INDUSTRIA NACIONAL DE GASEOSAS S A	BOLÍVAR	CARTAGENA	A K 96 24 C 94	81.943.911
53	860015753	COLOMBIANA KIMBERLY COLPAPEL S.A.	VALLE DEL CAUCA	CALI	CR43A 1 SUR220	81.098.423
54	860002538	NOVARTIS DE COLOMBIA S.A.	BOGOTÁ, D.C.	BOGOTÁ, D.C.	CL 11 NO 65 51	79.332.718
55	860004855	GOODYEAR DE COLOMBIA S.A.	VALLE DEL CAUCA	BUENAVENTURA	CL 20 D 15 39 CORR ARROYOHONDO YU	79.097.563
56	860002175	SCHLUMBERGER SURENCO S.A.	BOGOTÁ, D.C.	BOGOTÁ, D.C.	CL 21 68 D 58	78.309.828
57	890906752	HOUJALATA Y LAMINADOS S. A.	VALLE DEL CAUCA	BUENAVENTURA	CL 17 43 F 122	77.817.532
58	890801748	MABE COLOMBIA S.A.	VALLE DEL CAUCA	BUENAVENTURA	CR 21 74 100 ZONA INDUSTRIAL ALTA SU	74.682.521
59	830052651	TENARIS GLOBAL SERVICES PANAMA SUCURSAL COL	NARIÑO	IPALES	CR 9 80 45 P 7	74.622.913
60	800146425	ORGANIZACION SOLARTE Y CIA. S. C. A.	VALLE DEL CAUCA	BUENAVENTURA	CL 12B 35 69	72.102.352
61	860002394	LABORATORIOS WYETH INC.	VALLE DEL CAUCA	BUENAVENTURA	AV SUBA 95 66	71.884.186
62	860004864	OCCIDENTAL ANDINA LLC	SANTANDER	BUCARAMANGA	CL 77 A 11 32	70.962.890
63	860000452	MANUFACTURAS ELIOT S.A.	VALLE DEL CAUCA	BUENAVENTURA	CL 18 A 69 B 06	70.504.778
64	860031028	SIEMENS SOCIEDAD ANONIMA	VALLE DEL CAUCA	BUENAVENTURA	CR 65 11 83	70.003.326
65	860001942	BAYER S.A.	BOLÍVAR	CARTAGENA	AV LAS AMERICAS 57 52	69.832.776
66	830126302	META PETROLEUM CORP SUCURSAL COLOMBIA	CUNDINAMARCA	AGUA DE DIOS	CL 113 7 80 P 13 ED AR	67.568.006
67	830018214	MPS MAYORISTA DE COLOMBIA S.A.	BOGOTÁ, D.C.	BOGOTÁ, D.C.	AUT MEDELLIN LC 80 KM 2 PAR INDUSTRIA	66.740.671
68	860512249	YANBAL DE COLOMBIA S.A.	BOGOTÁ, D.C.	BOGOTÁ, D.C.	AV 15 N 5 187	66.001.948
69	830053800	TELMEX	BOGOTÁ, D.C.	BOGOTÁ, D.C.	CR 11 A 94 76	65.608.961
70	830044266	DAIMLER COLOMBIA S A	BOGOTÁ, D.C.	BOGOTÁ, D.C.	AV CL 26 70A 25	64.354.190
71	800186142	FORD MOTOR DE COLOMBIA SUCURSAL	BOGOTÁ, D.C.	BOGOTÁ, D.C.	CR 7 113 43 OF 1101 1102	64.350.559
72	860002127	INDUSTRIA COLOMBIANA DE LLANTAS S.A. ICOLLA	VALLE DEL CAUCA	CALI	CRA 7 22 1	64.210.829
73	800103090	CONSORCIO MINERO UNIDO S.A.	ATLÁNTICO	BARRANQUILLA	CR 54 72 80 P 8	63.569.516
74	890101815	JOHNSON & JOHNSON DE COLOMBIA S.A.	BOGOTÁ, D.C.	BOGOTÁ, D.C.	CALLE 15 31 146 ZONA INDUSTRIAL A CO	63.538.731
75	900160905	PIONEER DE COLOMBIA SDA D LTDA.	BOGOTÁ, D.C.	BOGOTÁ, D.C.	CR 7 74 56 OF 1401	61.890.193
76	891410137	SUZUKI MOTOR DE COLOMBIA S.A.	VALLE DEL CAUCA	BUENAVENTURA	KILOMETRO 15 VIA PERAIRA CARTAGO	61.598.634
77	891300382	HARINERA DEL VALLE S. A.	VALLE DEL CAUCA	BUENAVENTURA	CR 33 A 16 04	61.440.759
78	860503370	LEASING DE OCCIDENTE S.A. COMPAÑIA DE FINAN	ATLÁNTICO	BARRANQUILLA	CR 13 26 45 P 15	61.090.068
79	800206842	BAKER HUGHES DE COLOMBIA	ATLÁNTICO	BARRANQUILLA	CALLE 100 N 8A 55 TORRE C OFICINA 616	61.026.282
80	800141644	MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL - ARMADA N	BOLÍVAR	CARTAGENA	AV DORADO CAN CR 52 PI 3	59.806.252
81	900199343	AMERICAS STYRENICS DE COLOMBIA LTDA	BOLÍVAR	CARTAGENA	TV 18 96 41 P 7	59.496.776
82	890903024	COMERCIAL INTERNACIONAL DE EQUIPOS Y MAQUIN	VALLE DEL CAUCA	CALI	CL 11 SUR 50 50	59.305.878
83	900230012	TOYOTA DE COLOMBIA S A	VALLE DEL CAUCA	BUENAVENTURA	KM 1.5 VIA SIBERIA COTA PARQ EMPRES	59.126.071
84	860014659	DOW QUIMICA DE COLOMBIA S.A.	VALLE DEL CAUCA	BUENAVENTURA	TV 18 96 41 P	58.940.957
85	860051812	HALLIBURTON LATIN AMERICA S.A.	VALLE DEL CAUCA	BUENAVENTURA	CR 7 71 52 P 7 TO B	58.902.138
86	890301690	INDUSTRIAS DEL MAIZ S.A. CORN PRODUCTS ANDI	VALLE DEL CAUCA	BUENAVENTURA	CR 5 NO 52 56	58.511.149
87	800242106	SODIMAC COLOMBIA S A	ATLÁNTICO	BARRANQUILLA	CRA 68D NO 80 703	58.504.821
88	860002554	EXXONMOBIL DE COLOMBIA S.A.	BOLÍVAR	CARTAGENA	CL 90 19 C 32	58.317.164
89	890201881	AVIDESIA MAC POLLO S.A.	MAGDALENA	SANTA MARTA	CRA 34 19A 69	58.123.786
90	860020058	DISTRIBUIDORA TOYOTA LIMITADA	BOGOTÁ, D.C.	BOGOTÁ, D.C.	AV CR 70 102 02	57.942.219
91	860002426	BP EXPLORATION COMPANY COLOMBIA LIMITED	BOGOTÁ, D.C.	BOGOTÁ, D.C.	CR 9 A 99 02 PISO 9	56.894.229
92	890900943	COLOMBIANA DE COMERCIO S A CORBETA S A Y O	BOGOTÁ, D.C.	BOGOTÁ, D.C.	CALLE 11 N 31 A 42	55.351.907
93	860509514	AUTOGERMANA S.A.	MAGDALENA	SANTA MARTA	CR 50 16 65	54.946.819
94	800213573	AUTOMOTRIZ INTERAMERICANA S.A.	MAGDALENA	SANTA MARTA	CL 15 A 69 73	53.932.601
95	890901811	CORPORACION DISTRIBUIDORA DE ALGODON NACION	VALLE DEL CAUCA	BUENAVENTURA	CL 52 47 42 OF 1001	53.923.455
96	890301163	DISTRIBUIDORA COLOMBIANA LTDA	VALLE DEL CAUCA	BUENAVENTURA	CR 1 24 56 P 5	53.786.896
97	830095890	ECOFERTIL S.A.	VALLE DEL CAUCA	BUENAVENTURA	CL 77 NO 11 19 PISO 9	53.704.137
98	860000580	MERCK S.A	VALLE DEL CAUCA	BUENAVENTURA	CR 65 10 95	53.453.922
99	830010337	SANOFI AVENTIS DE COLOMBIA S A	VALLE DEL CAUCA	CALI	CL 93 B N 17 25 P 6	53.418.167
100	860039561	PFIZER S.A.	BOGOTÁ, D.C.	BOGOTÁ, D.C.	AV EL DORADO 68B 85 P5	53.036.466

3. HALLAZGOS

3.1. Tratados Comerciales De Colombia

3.1.1. Preferencias Arancelarias

3.1.1.1 ATPA y APTDEA

El Andean Trade Preference Act -ATPA- es un programa unilateral de preferencias arancelarias otorgado por Estados Unidos en el año de 1992 a los países andinos (Colombia, Bolivia, Ecuador y Perú), por virtud del cual Estados Unidos permite el ingreso sin arancel a ciertos artículos, que sean cultivados, producidos o manufacturados en un país beneficiario y que cumplan con los requisitos establecidos. Algunos de los sectores beneficiados son el químico, agrícola, metalmecánico, plástico, artesanías, maderas y muebles y papel y litografía.³⁰

³⁰ www.proexport.ocm.co 2010

El APTDEA (Andean Trade Preference and Drug Erradication Act) es una prórroga del APTA por el cual se amplía las preferencias para productos que se encontraban excluidos, como confecciones, atún empacado al vacío en bolsas de aluminio, calzado y manufacturas de cuero, petróleo y derivados del petróleo, relojes y partes para relojes, entre otros.

3.1.1.2. Sistema Generalizado de Preferencias para los Países Andinos (SGP ANDINO)

El SGP Andino es un régimen especial unilateral que otorga la Unión Europea a Colombia y a otros países, dentro del marco del SGP comunitario aplicado a los países en desarrollo. El sistema contempla la rebaja del 100% del arancel aduanero para cerca del 90% de las importaciones provenientes de los países andinos.

3.1.1.3. Sistema Generalizado de Preferencias -SGP- en Otros Países

Colombia también goza de preferencias arancelarias de acceso en países desarrollados tales como Australia, Canadá, Estados Unidos, Japón, Noruega, Nueva Zelanda y Suiza, dentro del esquema del SGP; mediante estos esquemas se tiene un acceso preferencial a los mercados mencionados, lo cual otorga una ventaja comparativa con relación a los países que no se benefician del Sistema Generalizado de Preferencias.

Para mayor información sobre Preferencias arancelarias, el ATPA – ATPDEA, Sistema Generalizado de Preferencias para los Países Andinos (SGP andino), Sistema

Generalizado de Preferencias -SGP- en otros países, Comunidad Andina de Naciones (CAN), Tratado de Libre Comercio de los Tres (TLC-G3), Acuerdo de Complementación Económica con Chile, Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), Comunidad del Caribe (CARICOM), la Organización Mundial del Comercio (OMC), Área de Libre Comercio de las Américas (ALCA), Colombia en la Cuenca del Pacífico, Acuerdo de Complementación Económica MERCOSUR y Colombia.³¹

3.2. Acuerdos Comerciales

Colombia ha venido estructurando una política de integración abierta, gracias a la cual goza de mercados libres en el ámbito latinoamericano.

3.2.1 Tratado de Libre Comercio, (Colombia-Estados Unidos)

El Acuerdo de Promoción Comercial entre la República de Colombia y los Estados Unidos de América, sus cartas adjuntas y sus entendimientos fueron suscritos en Washington, el 22 de noviembre de 2006.

³¹ www.proexport.com.co 2010

El proceso de incorporación a la legislación interna colombiana su surtió mediante la aprobación de la Ley 1143 2007 por el Congreso colombiano, y se complementó mediante Sentencia C-750/08 de la Corte Constitucional mediante la cual el Acuerdo y la citada ley se encontraron acordes al ordenamiento constitucional del país. Con igual suerte corrió el “Protocolo Modificador” del Acuerdo, firmado en Washington el 28 de junio de 2007, y aprobado mediante Ley 1166 de 2007, cuya asequibilidad fue declarada en Sentencia C-751/08.

El 12 de octubre de 2011 el Congreso de los Estados Unidos aprobó el Acuerdo, hecho que fue seguido por la sanción de la ley aprobatoria por parte del presidente Obama el 21 de octubre de 2011. Así se dio inicio a la etapa de implementación normativa del Acuerdo en Colombia, el cual tiene por objeto verificar que se lleven a cabo los ajustes tendientes a garantizar que el Acuerdo es compatible con nuestro ordenamiento jurídico. Agotada ésta etapa, se hace el canje de notas entre los dos gobiernos y a partir de entonces se cuentan 60 días para que el Tratado entre en vigencia.³²

³² www.proexport.com.co 2010

3.2.2 Comunidad Andina de Naciones (CAN)

El esquema de integración económica más importante para Colombia es el de la CAN que funciona bajo el amparo de la ALADI. En virtud de este Acuerdo, Colombia tiene libertad de intercambio comercial con Bolivia, Ecuador y Perú, países miembros de la CAN.

3.2.3 Tratado de Libre Comercio de los Tres (TLC-G3)

En 1995 entró en vigencia el TLC entre Colombia, Venezuela y México. Con un itinerario de desgravación asimétrica, los aranceles de los tres países se igualarán en un plazo de diez años, integrando un mercado de 145 millones de habitantes con un producto de más de US\$ 400,000 millones, teniendo en cuenta los sectores sensibles de cada país.

3.2.4. Acuerdo de Complementación Económica con Chile

En virtud de este acuerdo, se encuentra desgravado el 95% del comercio bilateral que corresponde al 96% del universo arancelario de Colombia. El porcentaje restante quedará totalmente liberado, con un arancel igual a cero, en el 2012. El Acuerdo, además, define una zona de libre comercio mediante la eliminación gradual de los gravámenes aduaneros y de las barreras no arancelarias.³³

3.2.5. Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI)

Establecida mediante el Tratado de Montevideo de 1980, la ALADI permite la concertación de acuerdos de alcance parcial entre los países y áreas de integración económica de América Latina. Adicionalmente, gracias al Convenio de Pagos Recíprocos el comercio entre los miembros de la Asociación puede canalizarse sin riesgo del intermediario financiero, lo que genera facilidades de crédito tanto al comprador como al proveedor.³⁴

³³ www.proexport.com.co

³⁴ www.proexport.com.co 2010

3.2.6. Comunidad del Caribe (CARICOM)

CARICOM es un programa de liberalización del comercio que entró en vigencia a partir del primero de enero de 1995, tomando en consideración la diferencia en los niveles de desarrollo relativo de los países miembros del acuerdo, dentro de los cuales Colombia es el de mayor desarrollo económico relativo.

Los 12 países miembros de CARICOM que participan como signatarios de este Acuerdo de Alcance Parcial son: Trinidad y Tobago, Jamaica, Barbados, Guyana, Antigua y Barbuda, Belice, Dominica, Granada, Monserrat, San Cristóbal y Nieves, Santa Lucía, San Vicente y las Granadinas.³⁵

3.2.7 Acuerdo de Complementación Económica MERCOSUR y Colombia

El Tratado de Libre Comercio entre Colombia, Ecuador y Venezuela (países de CAN) y Brasil, Argentina, Paraguay y Uruguay (miembros del MERCOSUR) entró en vigencia el primero de abril de 2004. Este Acuerdo impulsará la libre circulación de

³⁵ www.proexport.com.co 2010

bienes y servicios y la eliminación de las restricciones arancelarias y no arancelarias, con lo cual, se esperan incrementos sustanciales en las exportaciones colombianas.

3.2.8. Área de Libre Comercio de las Américas (ALCA)

Los 34 países americanos, con excepción de Cuba, se han comprometido a construir un área de libre comercio para el año 2005. El ALCA ofrecerá estabilidad jurídica con normas claras y transparentes que favorecerán los flujos de comercio e inversión en el hemisferio haciéndolos más predecibles y menos vulnerables a los a las acciones unilaterales de los gobiernos. Además se establecerá un sistema unificado de solución de controversias que garantizará la correcta aplicación de las disciplinas.

3.2.9 Colombia en la Cuenca del Pacífico

Colombia pertenece al Pacific Basin Economic Council -PBEC-, llamado también Club del Pacífico. Esta es una asociación no gubernamental conformada por los más importantes empresarios de países con costas sobre el Pacífico, cuyo propósito es el de incrementar el mutuo conocimiento, el flujo de negocios e inversión, la cooperación económica, la transferencia de la tecnología y el turismo, entre otros.³⁶

³⁶ www.proexport.com.co

Tabla 8. Consumo (venta) de combustibles sector transporte.

T24. CONSUMO (VENTA) DE COMBUSTIBLES SECTOR TRANSPORTE

BARRILES POR AÑO			
AÑO	GASOLINA MOTOR	AVIGAS	DIESEL (ACPM)
1994	45.734.500	182.500	18.396.000
1995	46.930.240	162.060	18.890.940
1996	47.037.915	141.255	21.225.115
1997	47.825.950	140.160	22.012.420
1998	47.280.275	144.905	21.909.490
1999	42.035.590	146.365	19.557.065
2000	37.494.625	137.240	22.080.310
2001	33.670.520	127.385	21.868.975
2002	30.050.815	123.370	20.846.610
2003	32.343.380	118.625	24.165.190
2004	30.793.836	116.637	25.934.456
2005	30.080.763	101.470	28.513.481
2006	27.953.890	97.455	26.716.175
2007	27.078.985	94.991	28.485.330
2008	26.359.301	102.200	34.249.201
2009	25.181.376	98.185	34.899.640

FUENTE: Estadísticas Ecopetrol / Gerencia de Refinación

Tabla 9. Conteo manual de vehículos en carreteras.

T27. CONTEO MANUAL DE VEHICULOS EN CARRETERAS

AÑO	KM CON CONTEO	NO. ESTACIONES	KM/ESTACION	MILES VEHICULOS KM-DÍA				DISCRIMINACIÓN CAMIONES-MILES VEH - KM /DÍA			
				TOTAL	AUTOS	BUSES	CAMIONES	C2	C3-C4	C5	C6
1996	17.663	774	23	35.398	21.991	2.935	10.472	7.050	961	1.087	1.374
1997	18.015	777	23	36.041	24.628	3.021	8.392	5.820	838	760	973
1998	18.304	787	23	41.587	29.198	3.485	8.904	6.147	878	830	1.048
1999	18.292	789	23	36.436	23.465	3.258	9.713	6.376	947	1.054	1.336
2000	18.596	803	23	36.867	23.631	3.301	9.935	6.351	978	1.123	1.481
2001	18.591	813	23	38.719	24.191	4.051	10.478	7.810	1.476	2.257	1.943
2002	19.281	824	23	38.424	24.038	4.062	10.325	6.616	1.004	1.107	1.598
2003	19.125	826	23	36.524	21.934	2.993	11.598	7.543	1.077	1.179	1.799
2004	18.846	811	23	42.851	25.209	5.137	12.504	7.296	1.208	1.163	1.771
2005	18.412	807	23	43.403	25.712	5.153	12.539	7.455	1.261	1.345	2.461
2006	18.532	806	23	49.936	29.044	5.909	14.982	8.733	1.567	1.539	3.098
2007	18.914	824	23	48.883	27.510	5.506	15.867	8.967	1.883	1.503	3.514
2008	15.792	638	25	50.108	29.820	5.567	14.721	3.568	4.533	1.483	3.365

FUENTE: Instituto Nacional de Vías - INVIAS - Subdirección de Apoyo Técnico

Tabla 10. accidentalidad en el transporte.

T30. ACCIDENTALIDAD EN EL TRANSPORTE

AÑO	CARRETERAS		FERROCARRILES		FLUVIAL		AÉREO		
	ACCIDENTES	MUERTOS	ACCIDENTES	MUERTOS	ACCIDENTES	MUERTOS	INCIDENTES	ACCIDENTES	MUERTOS
1994	164.202	6.989	ND	ND	ND	ND	33	43	ND
1995	179.820	7.874	1.583	4	19	22	16	40	227
1996	187.966	7.445	2.186	9	14	14	32	24	44
1997	195.442	7.607	1.769	7	11	10	22	35	37
1998	206.283	7.595	1.727	16	7	6	25	23	76
1999	220.225	7.026	822	3	6	4	24	24	43
2000	231.974	6.551	ND	ND	7	5	24	40	54
2001	239.838	6.346	ND	ND	5	8	15	29	32
2002	189.933	6.063	ND	ND	8	13	20	30	107
2003	209.904	5.632	ND	ND	ND	ND	10	33	28
2004	229.184	5.483	45	9	33	17	23	34	38
2005	209.568	5.418	48	10	17	26	16	26	45
2006	166.739	5.486	56	14	13	8	11	31	45
2007	185.270	5.642	70	5	10	5	21	28	36
2008	185.733	5.670	37	9	13	15	9	22	25
2009	177.801	5.796	91	16	7	1	15	24	5

N.D.=No Disponible

FUENTE: Carreteras: Grupo de Seguridad Vial de la Dirección de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte

Tabla 11. Distancia media de recorrido por modos.

T32. DISTANCIA MEDIA DE RECORRIDO POR MODOS

KILÓMETROS					
AÑO	CARRETERO	FÉRREO		FLUVIAL	AÉREO
		FÉRREO INTERIOR	FÉRREO CARBÓN	FLUVIAL	AÉREO
1994	409	437	136	645	ND
1995	323	404	139	645	2.036
1996	323	475	140	645	2.035
1997	371	445	152	645	ND
1998	371	438	158	645	1.363
1999	371	869	155	645	1.204
2000	371	ND	165	645	1.204
2001	371	ND	165	645	1.204
2002	371	ND	165	645	1.204
2003	371	ND	165	645	1.204
2004	371	ND	165	645	1.204
2005	371	ND	165	645	1.204
2006	371	322	169	645	497
2007	371	322	169	645	497
2008	371	216	200	645	480
2009	371	216	200	645	480

ND= No disponible

FUENTES: Modo Férreo: INCO

Modo Aéreo: Aerocivil

Modo Carretero: Grupo de Investigación

y Desarrollo de la Dirección de Tránsito y Transporte del Ministerio de Transporte

Modo Fluvial: Grupo Acuático de la Dirección de Infraestructura del Ministerio de Transporte

NOTA: Distancia media de recorrido: Total de km. Recorridos / Número de viajes

4. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

4.1. Conclusiones

Como resultado tangible en el desarrollo de ésta investigación podemos concluir, que siendo Colombia el país en mejor posición geográfica en América latina, solo superamos a Bolivia en calidad de infraestructura país que tiene una economía prácticamente cerrada, lo que deja en evidencia lo poco competitivos que estamos para afrontar el TLC con EEUU si tenemos en cuenta que los costos de distribución física internacional alcanzan un rango altísimo del 75% y al mismo tiempo cabe resaltar que están asociados a la infraestructura de transporte y a los servicios prestados por ella, el alto porcentaje que ocupa el transporte interno (37,4%) está relacionado con lo insuficiente de la infraestructura vial colombiana ya que la red terrestre es la única opción de transporte de mercancías dado a que Colombia no cuenta con una red férrea desarrollada y en funcionamiento, ni vías fluviales que se articulen y sirvan de apoyo al transporte carretero,

Todo lo anterior sumado a lo evidenciado según datos del reporte dado en el documento CONPES y complementado al reporte Doing Business en Colombia 2008, cada día adicional que un producto para exportación es demorado en la frontera esta generando una reducción en las exportaciones en más del 1%.

Para el caso colombiano una exportación de un contenedor requiere en promedio de 6 documentos y un tiempo de 24 días y los costos de toda la operación de exportación es el más alto de América latina USD 1700 por contenedor, lo que indica que para Colombia ser competitivo y lograr enfrentar con éxito los tratados de libre comercio. Debe hacer una gran inversión en infraestructura y agilizar los procesos aduaneros, se debe mejorar la red vial existente y desarrollar las redes férrea y fluvial y que se articulen todos los medios de transporte, esto se traduciría en menores tiempos y menores costos para las operaciones de logísticas colombianas.

En Colombia el 76% de la red vial es pavimentada y el 24% es afirmado de estas el 19% de la red pavimentada esta en malas condiciones, el 49% en regular estado y solo el 32% se encuentra en buenas condiciones. La red vial afirmada se encuentra el 48% en malas condiciones el 38% en regular estado y solo el 14% se encuentra en buenas condiciones.

De lo anterior podemos afirmar que no tenemos un sistema vial competitivo para atender los requerimientos que el mercado de transporte de bienes y productos exige. Para poder desarrollar eficaz y eficientemente el traslado de estos.

Si tenemos en cuenta que el 73% de la carga nacional se transporta por medio terrestre y que esta red vial no se encuentra en condiciones óptimas por ser

altamente vulnerable a desastres naturales dadas las condiciones geográficas nos hacen más lentos y costosos en un porcentaje del 13.5% más alto frente a los EEUU.

Este diagnostico no es el más alentador para Colombia si se tiene en cuenta que se va a enfrentar a la hiper-potencia mundial que además de contar con procesos productivos eficientes y con tecnología de punta, su costo logístico en proporción del PIB es del 9,5% ,lo que significa que Colombia no tiene forma de entrar a competir con productos similares en este mercado, lo que inclinándolo negativamente la balanza comercial con este socio.

Dado que los proyectos de inversión en infraestructura en Colombia no tienen continuidad en las políticas establecidas por cada periodo presidencial recomendamos que se debe estructurar el tema de infraestructura como política pública del estado y no de gobierno, lo que permitiría continuidad a las obras proyectadas, disminución de costos en las mismas y aumento del mercado en un corto plazo debido a que se haría prospectiva la visión de futuro del comercio exterior. Que genera racionalización y eficiencia en el manejo del presupuesto nacional amarrado a un sistema de concesiones de obras de mayor envergadura y nivel, permitiendo un re direccionamiento de los recursos a obras de inversión social y fortaleciendo la economía nacional para enfrentar el comercio internacional.

4.2. Recomendaciones

Es evidente que la cadena de valor de los productos colombianos se pierde en el transporte interno, ya que los principales centros productivos se encuentran dispersos entre ellos y distantes de los puertos de salida al mercado internacional.

Por esto recomendamos que el gobierno colombiano debe implementar políticas comerciales que permita ubicar estos centros productivos en las costas, atrayendo inversionistas, ofreciendo exenciones altas en materia tributaria con la creación de zonas francas que permitan transformación de bienes, aumentando la generación de empleo en la zona y incrementando el comercio internacional con productos mas competitivos y con un sistema logístico mas ágil y eficiente.

En Colombia se debe invertir en obras de infraestructura vial que conecte el total de la extensión nacional de norte a sur y de oriente a occidente y esta red vial terrestre debe ser articulada con los distintos modos de transporte, como son el férreo y fluvial, para esto el rio magdalena debe ser navegable y se debe reactivar las líneas férreas y promover la integración operacional entre la infraestructura y las TICS generando visualizar integral mente los procesos logísticos, lo que permitiría reducir interrupciones, retrasos y costos excesivos en términos de eficiencia, calidad y seguridad en los procesos logísticos.

Estas obras deben ser desarrolladas por medio de un sistema de concesión privada a largo plazo optimizando así el gasto público. con unos lineamientos contractuales bien definidos permitiendo concertar indicadores para evaluar la gestión técnica. El BID hizo un estudio donde revela lo que Colombia debe invertir a mediano y largo plazo si quiere contar con una plataforma en infraestructura competitiva. Las cifras de lo que se debe invertir son las siguientes.

Necesidades De Proyectos De Infraestructura	Inversión	Inversión
	2011-2021	2011-2014
	(Billones)	(Billones)
Vial	55,5	19,2
Férrea	21,1	1,4
Fluvial Y Marítima	3,1	1,7
Aeroportuaria	3,1	2
Urbana	2	1
Portuaria	14,1	6,5
Total	99,3	31,8

Complementando estas obras en infraestructura vial, el gobierno colombiano debe desmontar la sobre tasa al combustible que para el caso colombiano es el mas caro de América Latina, reduciendo los costos logísticos generosamente ya que el combustible es la materia prima necesaria para el funcionamiento del parque automotor.

Colombia debe adoptar un sistema de políticas públicas que permitan la evaluación, construcción e implementación de un sistema logístico nacional acorde a la ubicación geográfica estratégica de Colombia y enfocada en los futuros tratados internacionales que firmara nuestro país

Colombia debe generar una articulación de los planes de ordenamiento territorial con la planificación de la infraestructura de transporte de orden nacional y la construcción de instalaciones que congreguen servicios logísticos, con el fin de optimizar su funcionamiento y evitar que los flujos de mercancías generen cuellos de botella en la infraestructura y en los centros urbanos que ya están colapsando.

CIBERGRAFIA

Asociación Colombiana de Logística ACOLOG. Recuperado el 25 de octubre de 2011 de <http://www.acolog.org>

Banco Interamericano de desarrollo. Recuperado el 25 desde septiembre de 2011 de <http://www.iadb.org>

Banco Mundial. Recuperado el 11 de octubre de 2011 de <http://www.bancomundial.org/>

CEPAL. Recuperado el 8 de octubre de 2011 de www.cepal.com .

Colombia. Ministerio de Transportes. Recuperado el 22 de septiembre de 2011 de www.mintransporte.gov.co

Dirección de impuestos u aduanas nacionales. Recuperado el 12 de agosto de 2011 de www.dian.gov.co

Promoción de turismo, inversión y exportaciones. Recuperado 20 de septiembre 2011 www.proexport.com