

CCI

16° CONGRESO NACIONAL DE LA INFRAESTRUCTURA:  
LA REVOLUCION CONTINÚA

LOS CORREDORES DE COMERCIO EXTERIOR, UNA  
PRIORIDAD PARA LA COMPETITIVIDAD

Pablo Roda

Cartagena

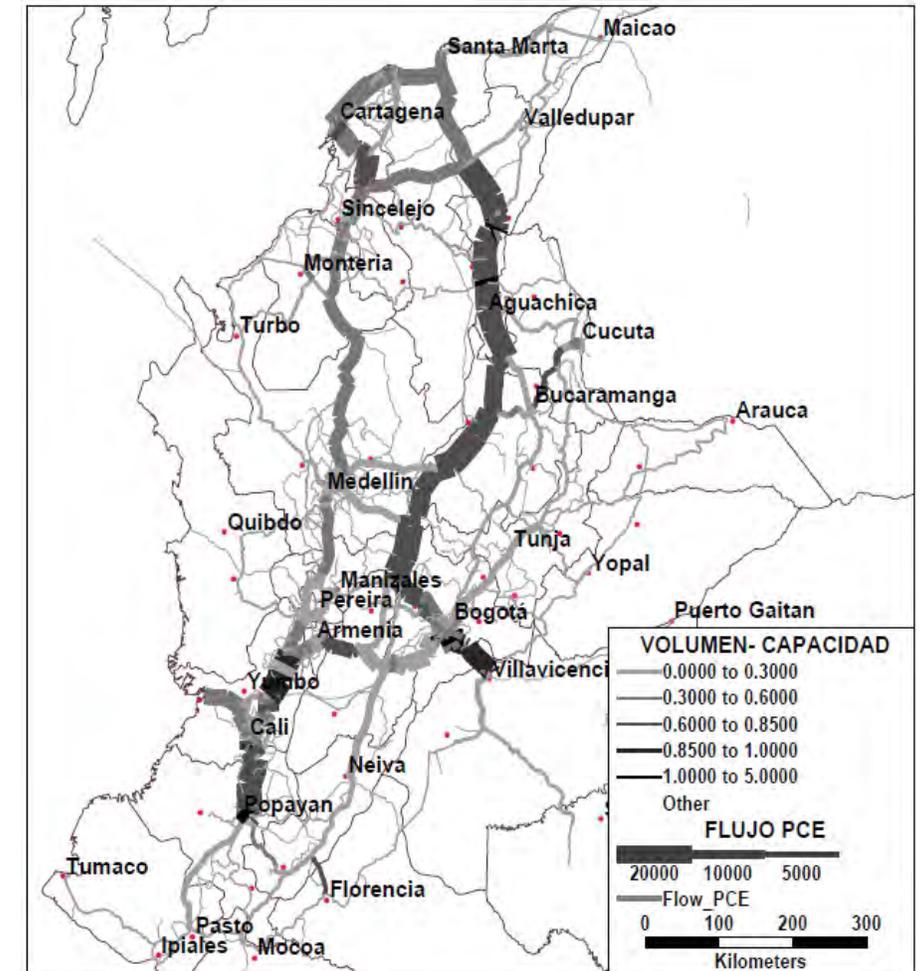
Noviembre de 2019

# Impacto de los cuellos de botella en los corredores de comercio exterior sobre la economía

- Costos reducidos de transporte se traducen en ciudades especializadas y eficientes
  - Economías de escala
  - Economías de aglomeración (conformación de clusters)
  - Competitividad (vía insumos y productos)
    - La débil infraestructura de transporte en Colombia se refleja en economías relativamente autárquicas y poco especializadas (HHI bajos)
- Mejor conectividad de los mercados eleva el poder adquisitivo de los ciudadanos
  - Mayor competitividad y generación de ingresos
  - Menores precios en la canasta familiar
- La infraestructura de transporte genera externalidades positivas sobre el aparato productivo
  - La rentabilidad de las inversiones privadas aumenta con mejoras en la infraestructura pública

# Impacto de los cuellos de botella en los corredores de comercio exterior sobre la economía

- El 4G y la Ruta del Sol, están dirigidos a resolver los principales cuellos de botella en la red vial para el comercio exterior.
  - Aún es necesario concentrar inversiones en algunos tramos estratégicos de la red vial
- A más largo plazo se deben identificar proyectos que acompañen la expansión territorial de la economía colombiana



# Impacto de los cuellos de botella en los corredores de comercio exterior sobre la economía

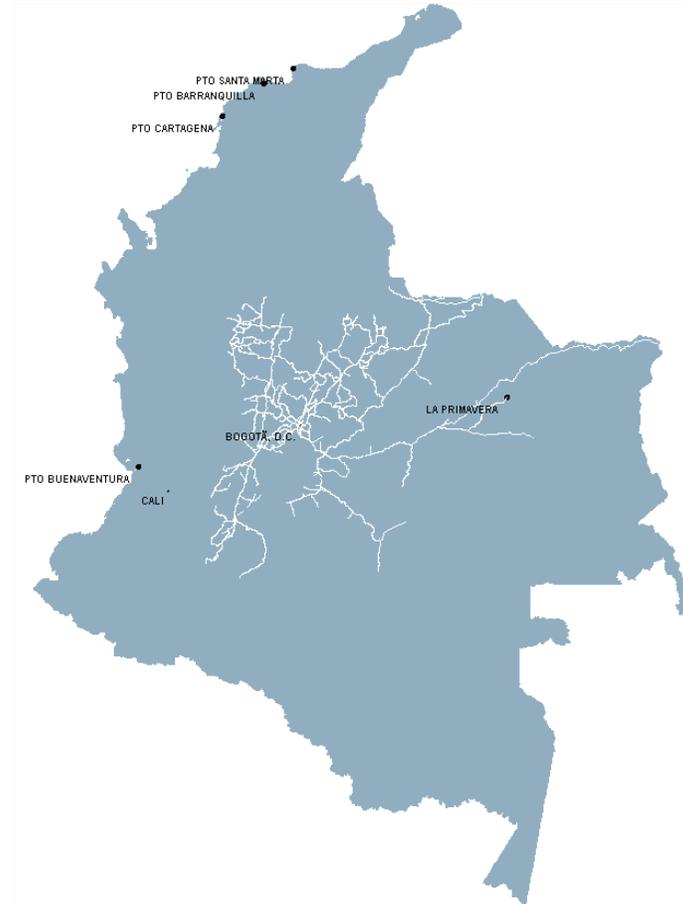
- PROPACÍFICO contrató un estudio para estimar la demanda de un proyecto que conecta el puerto de Buenaventura con Puerto Carreño
- Los ejercicios para estimar la demanda del corredor permiten ilustrar la relación entre infraestructura y competitividad



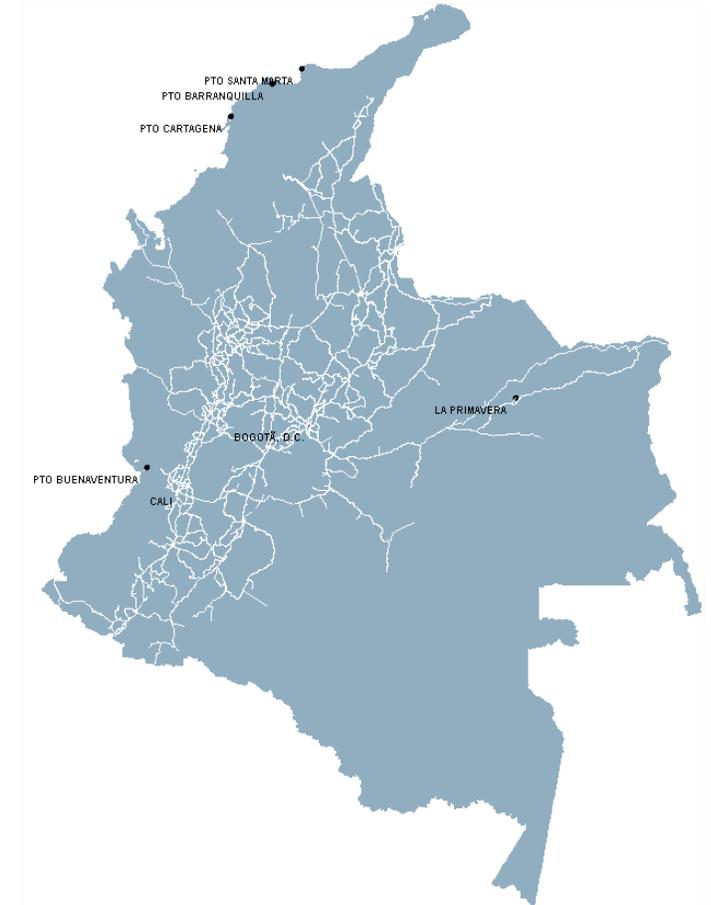
# Impacto de los cuellos de botella en los corredores de comercio exterior sobre la economía Soya

- Hasta donde penetra la soya producida en Primavera, Vichada?

Sin proyecto



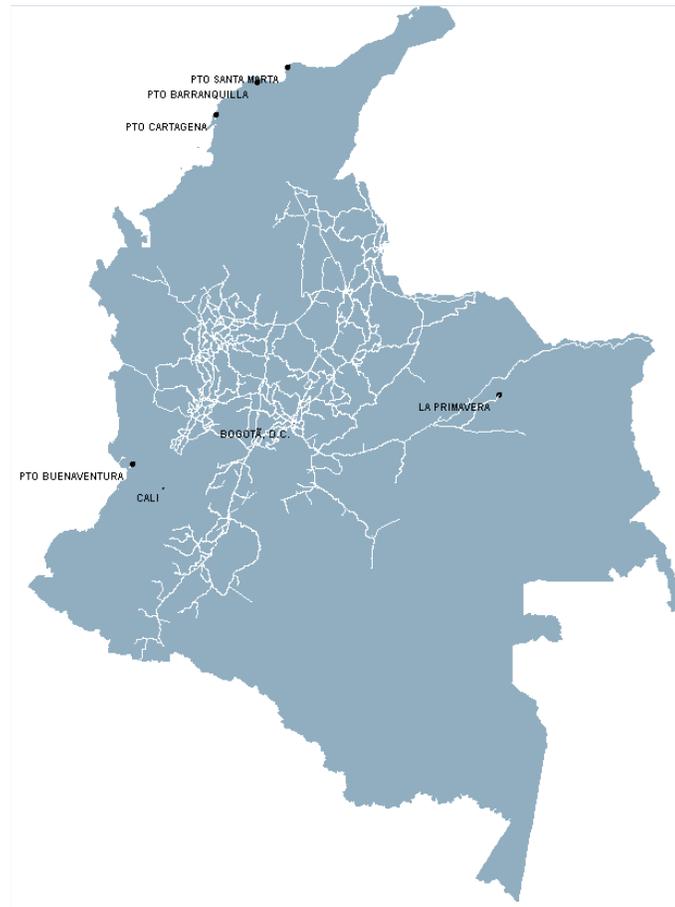
Con proyecto



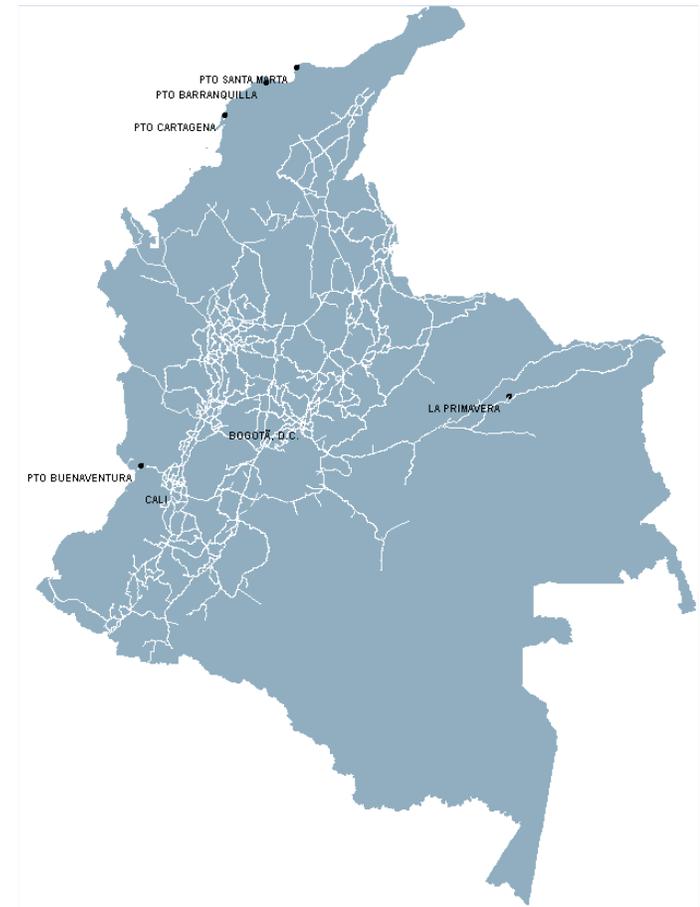
# Impacto de los cuellos de botella en los corredores de comercio exterior sobre la economía

## Arroz

Sin proyecto



Sin proyecto



- Con el proyecto, la competitividad del arroz se extiende hasta Buenaventura

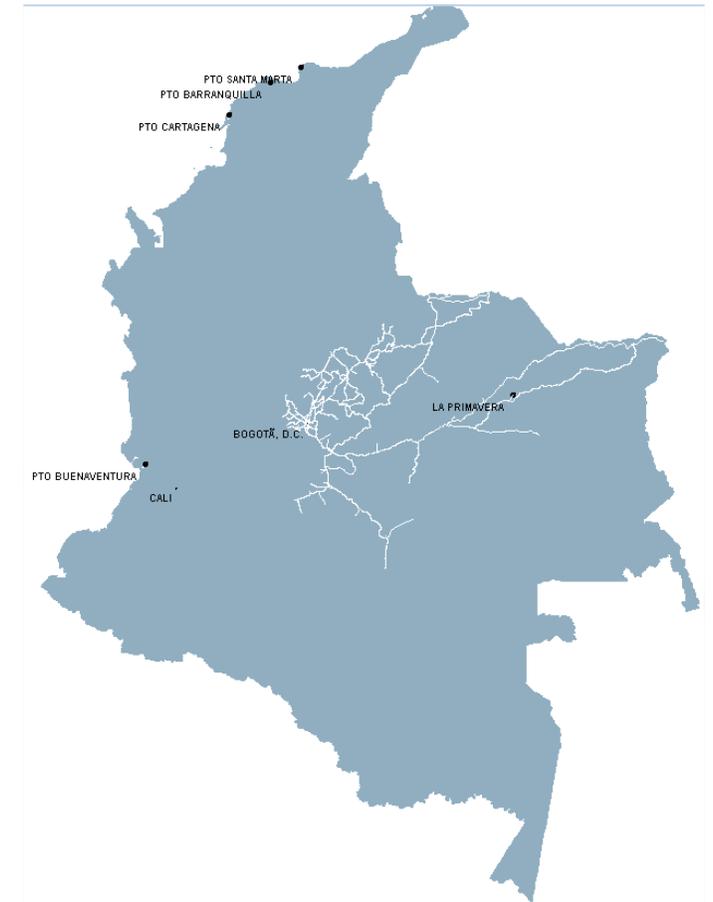
# Impacto de los cuellos de botella en los corredores de comercio exterior sobre la economía Maíz

- El proyecto no garantiza la competitividad del maíz en los mercados internacionales pero si permite sustituir importaciones en el centro oriente del país.

Sin proyecto



Sin proyecto



# Articulación nacional y subnacional alrededor de los corredores de comercio exterior

- El tiempo de tránsito de la carga en áreas urbanas es excesivo e incide en el bajo kilometraje de los camiones en el país
  - Mayor costo de operación en combustibles y salarios
  - Mayor costo de capital del equipo de transporte
- En una situación ideal, la competencia nacional de la red vial debería incluir la conexión entre los distintos accesos a las ciudades, los centros logísticos (puertos, aeropuertos) y las áreas de mayor demanda y generación de carga (parques industriales). Con una definición más amplia de la competencia de la nación se:
  - Asegura continuidad en la red de autopistas de primer nivel
  - Evita los conflictos de decisión colectiva: coordinación con varios municipios e interferencias políticas
- La consistencia entre las inversiones nacionales, regionales y locales pasa por armonizar la planeación Top Down del orden central con los modelos Bottom Up de los entes territoriales
  - Para ello conviene retomar la puesta en marcha de la Unidad de Planeación de Transporte y fortalecer esta función en las regiones
- El proceso se podría promover con un Fondo de aportes (regalías?) tipo FED, donde los proyectos regionales compiten entre ellos por los recursos por méritos (análisis B-C, modelación de la demanda, etc)

# Integración de corredores intermodales

- En un país con dificultades topográficas y grandes distancias a los puertos es importante explotar las ventajas de cada modo:
  - Fluvial: económico pero lento
  - Ferrocarril: ideal para distancias largas en territorio plano, volúmenes grandes de carga y orígenes y destinos localizados
  - Carretero: Flexible en volumen, frecuencias y orígenes y destinos
- En Colombia se han explotado con éxito el tren y el río pero en modelos donde el dueño de la carga es el operador
- El paso a un modelo de acceso generalizado a terceros plantea una serie de retos:
  - Quien planifica la expansión?
  - Como se fijan las tarifas?
  - Es eficiente orientar subsidios? En que montos?
  - Como se garantiza un acceso simétrico a terceros?
  - Como se distribuyen los riesgos?
- Quizás el principal reto de la Comisión de Regulación de Transporte es desarrollar un marco normativo para el transporte férreo, fluvial y los intercambios modales