



Diagnóstico del sector transporte

Catalina Mcallister

Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto"
Bogotá D.C., Colombia

1992

0190

EL SECTOR TRANSPORTE

PRESENTADO POR:
CATALINA MCALLISTER

CODENAL
BOGOTA, ABRIL 1 DE 1992

EL SECTOR TRANSPORTE

En nuestro país el sector transporte ha evolucionado aceleradamente en los últimos años, contribuyendo así al desarrollo de Colombia, ya que por medio de este podemos comunicarnos entre ciudades y países que permiten que nuestros productos puedan competir con los extranjeros es por esto que la defensa nacional vela por la seguridad de este sector para así evitar que los diferentes grupos de violencia que existen en nuestro país hagan que se produzca un estancamiento en el sector y por lo tanto el desarrollo de Colombia se vea afectado.

Actualmente estamos viviendo una época de apertura económica que tiene como objetivo la liberalización del comercio exterior y esto implica que nuestros productos compitan con los del extranjero, esta es la razón por la que Colombia necesita que este sector siga desarrollándose y así lograr que la apertura sea exitosa para todo el país.

El sistema vial colombiano, diseñado alrededor de los años 30 tanto en su componente ferreo como carretable,

resulta inadecuado para un eficaz desarrollo de los objetivos de la apertura, planteados por el gobierno ya que se ha venido ampliando la ausencia de vías transversales de intercomunicación a las troncales; el ingreso forzado a las ciudades por las que atraviesa, y algunos trozos poco propicios en el aspecto topográfico, hacen que el sistema de transporte sea lento y de altos costos de operación, situación que reduce los fletes y resta competitividad a las exportaciones colombianas.

Los centros de producción-distribución se encuentran mal enlazados con los 5 puertos ubicados sobre el Atlántico (Barranquilla, Cartagena, Santa Marta), y en el Pacífico (Buenaventura y Tumaco), con lo que desaprovecha la estratégica ubicación del país con 1600 kms de costas en el Caribe y 1300 en el Pacífico.

El crecimiento económico desigual y predominante intercordillerano, además de desafiantes factores geográficos - por otro lado- hacen que en lo sustancial Colombia este aislada de los países con los que comparte fronteras terrestres: Venezuela 2.219 kms, Brasil 1645, Perú 1626, Ecuador 586 y Panamá 266.

La situación no es tan obsoleta en los casos de Venezuela y Ecuador, pero en visión de futuro, el desarrollo de nuevos polos de actividad en estas áreas olvidadas fronterizas podría abrir un amplio capítulo a

la apertura integracionista hacia el ambito Latinoamericano con un area de 1.14 millones de kms² y poblacion superior a los 32 millones de habitantes, el pais cuenta con una red carretable nacional de 25.657 kms de los cuales el 39% se encuentra pavimentado, esta red, insuficiente a todas luces, esta formada por las troncales oriental, central y occidental, y de caribe por algunas vias secundarias y de acceso a las principales ciudades que se fue dando en ausencia de un plan maestro de transporte basado en la complementacion de los diferentes modos y de la interconexion de las redes nacionales.

En esta laguna y a contravia de lo que ocurrio en otros paises, se disolvieron los tramos de vias ferreas que el pais llego a tener, y que al futuro deberan jugar un papel importante por ser un medio de alta capacidad de carga y el mas economico de todos en especial para productos no perecederos.

Los ferrocarriles Colombianos en 1974 movilizo unos 3 millones de toneladas con una gran participacion del 12% de la carga total, pero desde entonces una aguda crisis financiera en la que confluyen problemas operativos, tecnicos, laborales y administrativos teniendo como eje la ausencia de politicas integrales de transporte, desemboca 15 años mas tarde en la decision

gubernamental de liquidar los ferrocarriles nacionales.

Este decaimiento costo tanto al estado y a los contribuyentes colombianos, llegaron a convertirse en chatarra y líneas muertas, en este momento solo participan solo marginalmente (menos de 5%) en el transporte de carga que representa las importaciones y exportaciones.

El plan de rehabilitación para este subsector se encuentra en vías de implementación mediante la formación de empresas públicas y privadas que se harán cargo de las vías, los equipos y la explotación comercial de las rutas.

Un ejemplo es la creación de la empresa colombiana de vías Ferreas-ferrovias entidad comercial e industrial del estado que debe mejorar, rehabilitar, extender, modernizar y administrar la red ferroviaria del país y conceder a otras empresas la rutas para la prestación del servicio.

Este proyecto también incluye el alce y nivelación continuas y la ejecución de obras de infraestructura, con esto se busca lograr una velocidad promedio de 40 kms/hora.

Las líneas a rehabilitar están trazadas 27% en montaña y 73% en terreno plano con una trocha de 914 milímetros. Esta rehabilitación pretende mejorar la competitividad

del sistema del transporte ferroviario, tanto en disminucion de costos de transporte por tonelada como en el uso racional y rentable del equipo rodante.

Para 1992 el volumen total de carga a transportar sera de 20.0 millones de tons, de los cuales 19.0 millones deberan ser movilizadas por el transporte carretero, sector que participa con el 95% de la carga total.

Como producto del comercio exterior se transportaron 13.7 millones de tons en 1990, ano en que las importaciones representaron 4.6 millones, y las exportaciones 9.1 millones de tons.

Entre 1985 - 1990 la carga por importaciones mostro segun datos de puertos de Colombia, un relativo estancamiento con tendencia a decrecer (4.9 millones) en el primer ano mientras las exportaciones aumentaron considerablemente (5.2 millones en el 85).

El sector externo Colombiano recibe los impactos de estancamiento mundial, que obstaculiza la ubicacion de productos Colombianos en el exterior.

La seguridad en las carreteras es imprescindible para los conductores, de esta forma la inseguridad en el transporte se presenta de la siguiente manera:

- Pirateria terrestre, danos causados por accion subersiva y aumento en el indice de accidentalidad causados por falta de senalizacion, velocidades altas

etc.

La piratería terrestre paso de 174.8 millones de pesos en /80 a 1305 millones en el 88 para luego saltar a 6500 en el '90 y a la astronómica suma de 13.500 millones en los siete primeros meses del '91.

Los piratas terrestres usan diferentes modalidades para cometer sus actos criminales:

-La presencia generalizada de personal con distintivos de la policía y las fuerzas militares, compañías transportadoras piratas que poseen una infraestructura operativa y logística y la implantación de retenes móviles que simulan operativos para cometer atracos.

Dada la gran crisis en que se encuentra el sector transporte, no solo por la recesión sino por los daños que viene causando la inseguridad, Colfecar recomienda crear una jurisdicción especial que conozca las causas de la piratería terrestre para que se puedan establecer las denuncias, y coayudar con el concejo nacional de seguridad para adoptar un plan de emergencia con el fin de disminuir y erradicar el delito.

En cuanto al transporte la apertura requiere de acciones para adoptar los terminales portuarios, rehabilitar los ferrocarriles, construir algunos sectores viales y reconstruir la actual red de carreteras para alcanzar una comunicación rápida y segura de los centros de

produccion-distribucion con los puertos. para todo esto es necesario un plan integral que permita reducir costos de movilizacion de carga, aumentar competitividad de exportaciones y optimizar el transporte, considerando complementarios y no excluyentes entre si los diferentes medios.

En cuanto al transporte maritimo es importante rediseñar la estructura legal de este buscando la facilitación de mismo a fin de garantizar el libre acceso y la libre competencia, ya que existen políticas como restricción en la reserva de carga que impiden la liberalizacion del comercio.

Con la nueva estructura que se esta empezando a implementar, el transporte maritimo soplara nuevos vientos en favor de los usuarios y un notable repunte en la balanza comercial del pais, si se tiene en cuenta que aproximadamente el 87.8% del comercio exterior colombiano se moviliza por via maritima.

El transporte aereo al igual que los demas sectores de la actividad productora y de servicios, sus politicas dependen en gran medida de la estructura y condiciones predominantes de la economía.

En este sentido hay una tendencia en latinoamerica y el pacto andino hacia un proceso de privatizacion y

liberalización de sus economías, lo que coloca a nuestro país en posición desventajosa para competir por sí solos con la capacidad aérea de terceros por su flota reducida, heterogénea y obsoleta y una infraestructura de apoyo bastante deteriorada.

Para mejorar esta situación se planteó un marco de referencia que pretende la libertad de transporte aéreo intrasubregional apoyada en un proceso de desregulación, reduciendo controles (rutas, permisos, tarifas etc), y también adoptar un esquema más liberal en el manejo de transporte aéreo.

Para que todos estos planes que tiene el gobierno con el fin de mejorar el sector transporte y así aportar al desarrollo nacional es importante que la defensa nacional actúe mediante un plan que proteja este sector contra los delitos que actualmente se están cometiendo y no permitan que nuestro querido país salga adelante.