

CCI

16° CONGRESO NACIONAL DE LA INFRAESTRUCTURA:
LA REVOLUCION CONTINÚA

LOS CORREDORES DE COMERCIO EXTERIOR, UNA
PRIORIDAD PARA LA COMPETITIVIDAD

Pablo Roda

Cartagena

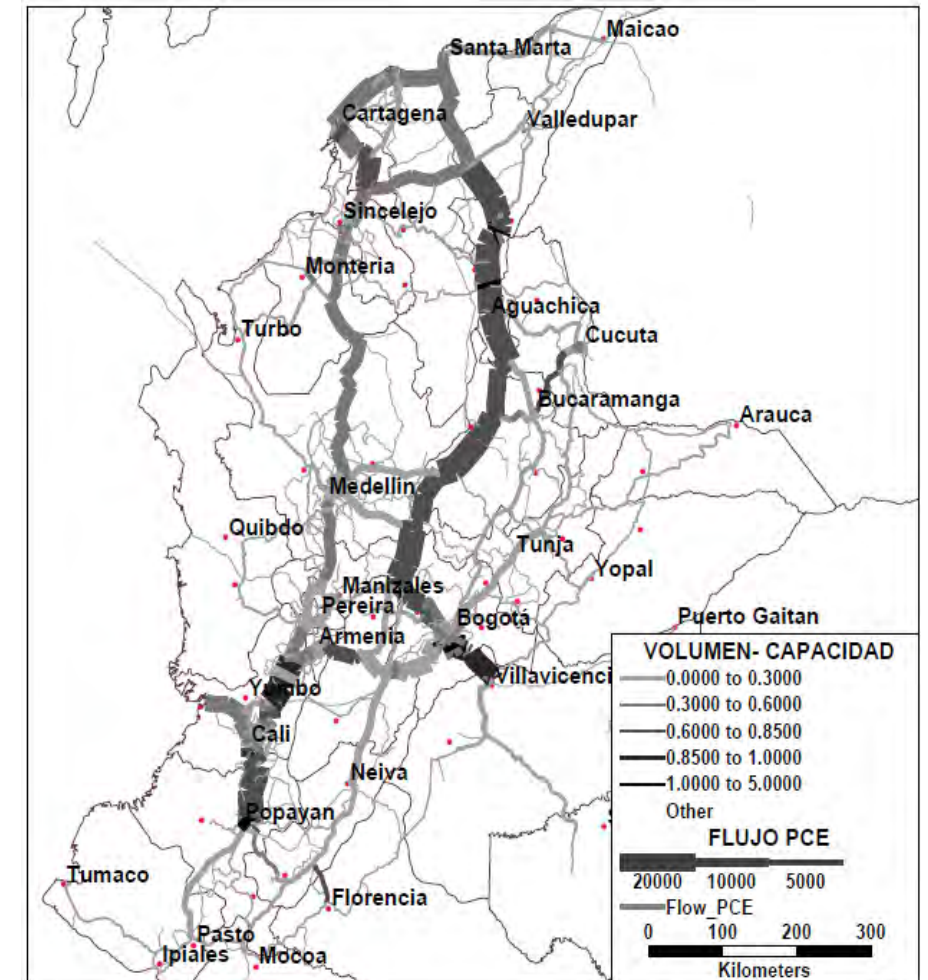
Noviembre de 2019

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

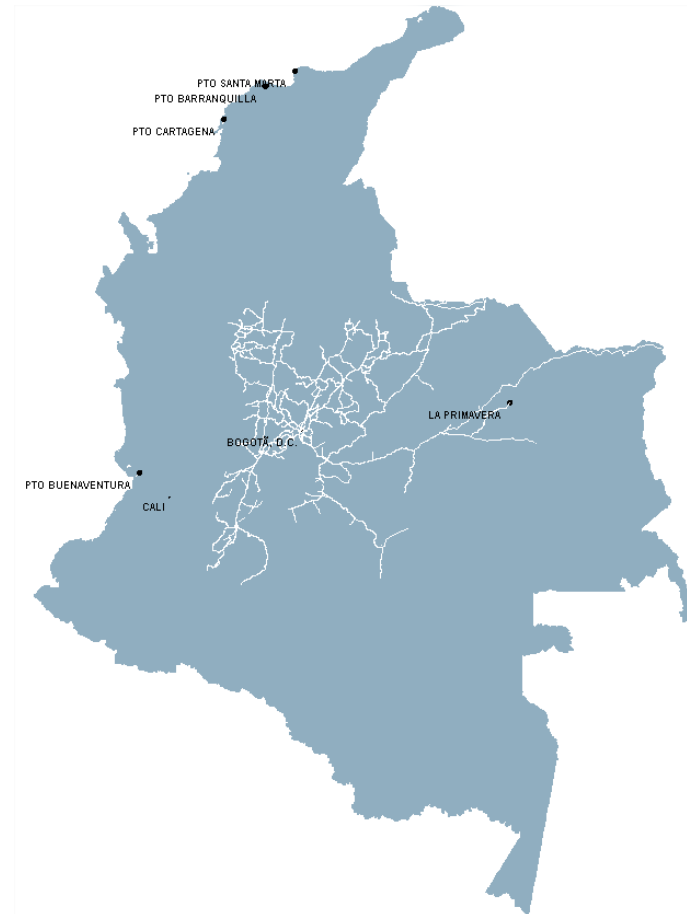
- PROPACÍFICO contrató un estudio para estimar la demanda de un proyecto que conecta el puerto de Buenaventura con Puerto Carreño
- Los ejercicios para estimar la demanda del corredor permiten ilustrar la relación entre infraestructura y competitividad



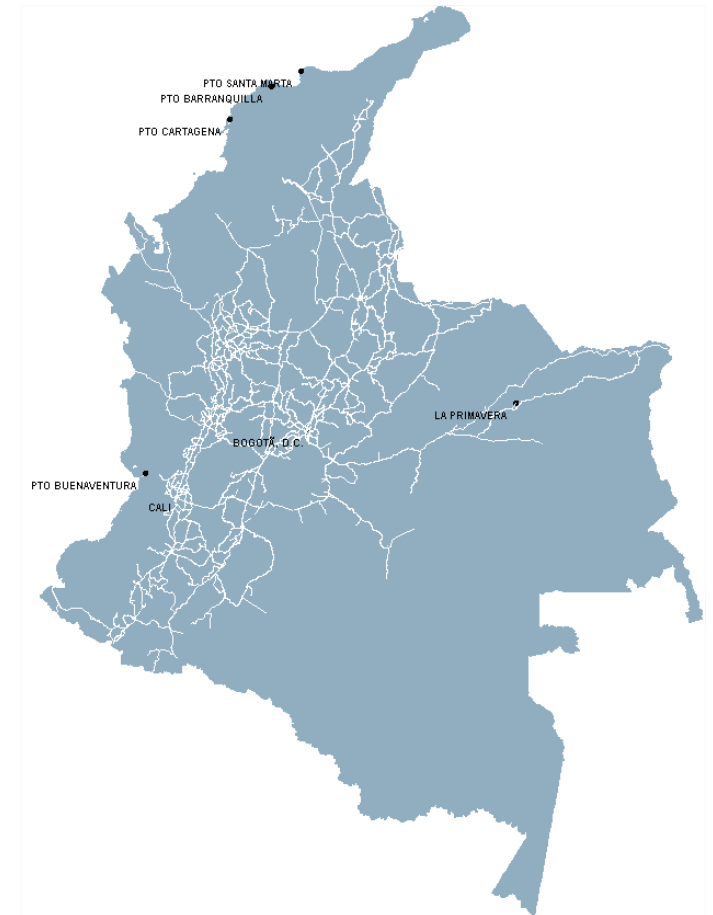
Impacto de los cuellos de botella en los corredores de comercio exterior sobre la economía Soya

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

Sin proyecto



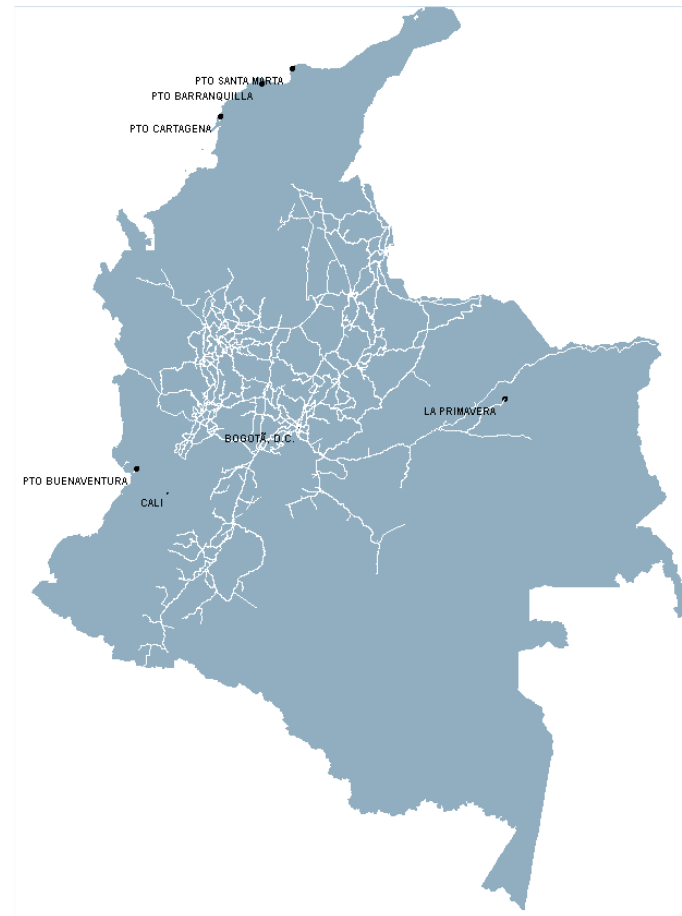
Con proyecto



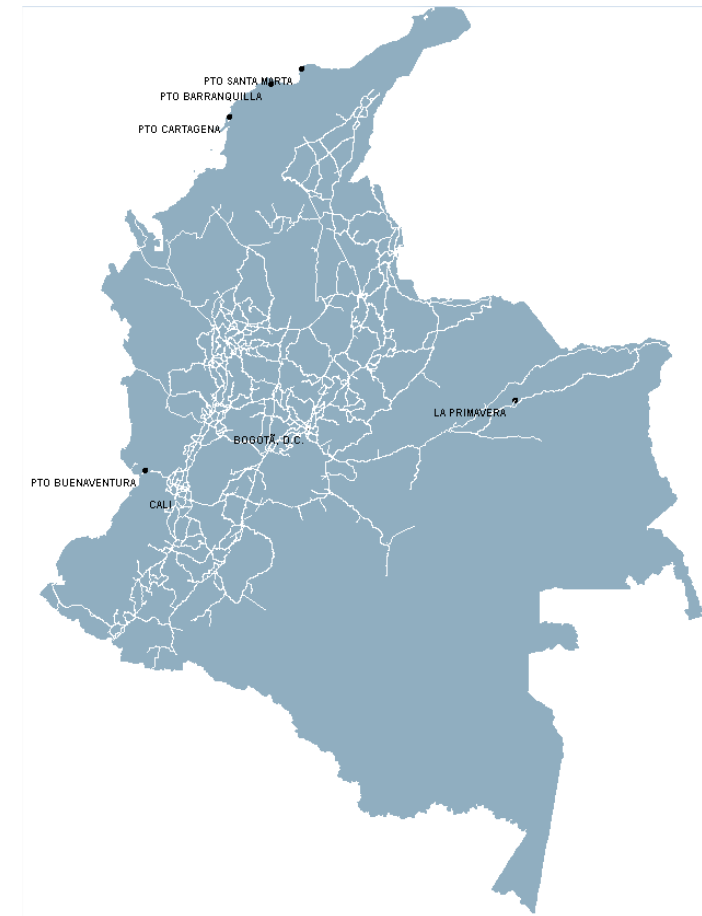
Impacto de los cuellos de botella en los corredores de comercio exterior sobre la economía

Arroz

Sin proyecto



Sin proyecto



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

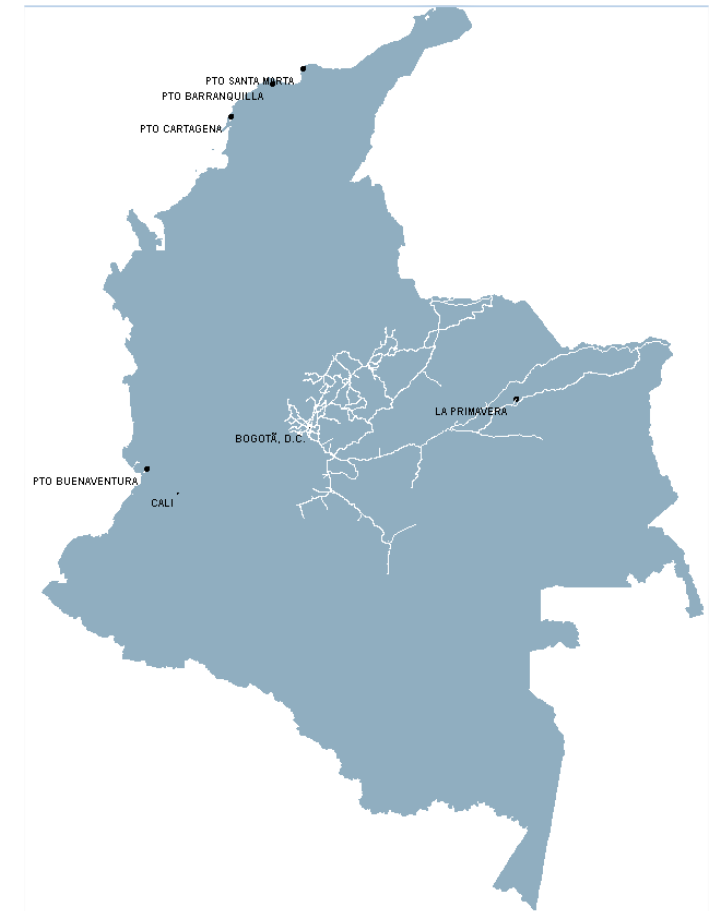
Impacto de los cuellos de botella en los corredores de comercio exterior sobre la economía Maíz

- 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