

EL CICLO ECONÓMICO DEL TRANSPORTE DE CARGA TERRESTRE CARRETERO EN COLOMBIA*

THE ECONOMIC CYCLE OF GROUND ROAD CARGO TRANSPORTATION IN COLOMBIA

O CICLO ECONÔMICO DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGA NA COLÔMBIA

LES CYCLES ÉCONOMIQUES DU TRANSPORT ROUTIER EN COLOMBIE

JAHIR ALEXANDER GUTIÉRREZ OSSA†

* Artículo de investigación, correspondiente al proyecto de investigación “Oportunidades de negocios en el sector transportador de carga terrestre, desde la cadena hacia atrás y delante de la oferta exportable en Colombia. Código 7-000005”, financiado por la Dirección de Investigaciones de la Universidad Autónoma Latinoamericana, UNAULA, Medellín, entre el período del 16 de julio de 2012 y el 15 de junio de 2013, ejecutado por el grupo de investigación en Contaduría y Organizaciones (GINCOR).

Research article corresponding to the « Business Opportunities in the ground cargo transportation from the backward and forward chain of the exportable offer in Colombia. Code 7-000005 » investigation sponsored by the Research Direction of the Autónoma Latinoamericana University, UNAULA, Medellín, between July 16, 2012 and June 15, 2013, executed by Research Group in Accounting and Organizations (GINCOR).

Artigo de pesquisa, correspondente ao projeto de pesquisa “Oportunidades de negócios no setor transportador de carga terrestre, a partir da cadeia para trás e diante da oferta exportável na Colômbia. Código 7-000005”, financiado pela Direção de pesquisas da Universidad Autónoma Latinoamericana, UNAULA, Medellín, entre o período de 16 de julho de 2012 e 15 de junho de 2013, executado pelo grupo de pesquisa em Contadoria e Organizações (GINCOR).

Article de recherche du projet «Opportunités d'affaires dans le secteur du transport terrestre de marchandises, de l'offre exportable en Colombie. Code 7-000005 », financé par la Direction de la recherche de l'Université Autonome Latinoamericana, UNAULA, Medellín, entre la période du 16 Juillet 2012 et le 15 Juin 2013, exécuté par le groupe de recherche en comptabilité et les organisations (GINCOR).

† Economista, Universidad de Medellín, Colombia; Ph. D en administración pública, Atlantic International University (AIU), Honolulu, USA; magíster en desarrollo, Universidad Pontificia Bolivariana, Colombia; estudios en sistemas de información geográfica, Universidad San Buenaventura (USB), Medellín, Colombia. jagogutierrez@gmail.com
Economist, Medellín University, Colombia; Ph. D in Public Administration, Atlantic International University (AIU), Honolulu, USA; Magister en Development, Pontificia Bolivariana University, Colombia; Studies in Geographical Information Systems, San Buenaventura University (USB), Medellín, Colombia. jagogutierrez@gmail.com
Economista, Universidad de Medellín, Colômbia; Ph. D em administração pública, Atlantic International University (AIU), Honolulu, USA; mestre em desenvolvimento, Universidad Pontificia Bolivariana, Colômbia; estudos em sistemas de informação geográfica, Universidad San Buenaventura (USB), Medellín, Colômbia. jagogutierrez@gmail.com
Economiste, Université de Medellín, en Colombie, Ph. D en administration publique de l'Université de l'Atlantique International (AIU), Honolulu, Etats-Unis, MA en développement, Université Pontificia Bolivariana, Colombie; études en géomatique, Université St. Bonaventure (USB), Medellín, en Colombie. jagogutierrez@gmail.com

Criterio Libre N° 18
Bogotá (Colombia)
Enero-Junio
2013
Pp. 125-154
ISSN 1900-0642

Fecha de recepción: diciembre 17 de 2012

Fecha de aceptación: marzo 6 de 2013

Received: December 17, 2012

Accepted: March 6, 2013

Fecha de recepción: diciembre 17 de 2012

Fecha de aceptación: marzo 6 de 2013

Reçu le: 17 Décembre, 2012

Accepté le: 6 Mars, 2013

RESUMEN

La premisa del artículo está dirigida a caracterizar el ciclo económico del transporte de carga terrestre carretero en Colombia. El propósito de encumbrar la actividad hacia otros fines por encima de la consolidación de la carga constituye un escenario de interés para la creación de nuevas opciones de mercados y negocios para las empresas y gremios. El análisis combinado entre el análisis sistémico y la estrategia competitiva ofrece elementos importantes a la hora de contemplar un espacio de acción más amplio que el acotado al despacho y recibo de carga. El poder allanar diversas posibilidades para desarrollar nuevos mercados y de paso generar valor agregado, es una premisa que circunda a los transportadores, además de la evaluación transversal de las respectivas tendencias.

PALABRAS CLAVE:

Comercio minorista y mayorista, estrategia empresarial, funcionamiento del mercado, política pública, rendimiento de la empresa, transportes, suministros básicos.

CLASIFICACIÓN JEL:

D40, H23, J68, L21

SUMMARY

The premise of this article is focused on portraying the economic cycle of ground road cargo transportation in Colombia. The purpose of elevating the activity beyond cargo consolidation, sets up an interesting scenario for creating new market and business options for Companies and Unions.

The combined analysis between the systemic analysis and the competitive strategy, offers important elements when contemplating a broader action space than just dispatching and receiving cargo.

Overcoming several possibilities to develop new markets and also generate added value is a premise that surrounds carriers besides the transversal assessment of the respective trends.

Key words: wholesale and retail, company strategy, market function, public policy, company productivity, carriers, basic supplies.

JEL Classification: D40, H23, J68, L21.

RESUMO

À premissa do artigo está dirigida a caracterizar o ciclo econômico do transporte rodoviário de carga na Colômbia. O propósito de levar a atividade para outros fins acima da consolidação da carga constitui um cenário de interesse para a criação de novas opções de mercados e negócios para as empresas e grêmios. A análise combinada entre a análise sistêmica e a estratégia competitiva oferece elementos importantes na hora de contemplar um espaço de ação mais amplo que o limitado ao despacho e recebimento de carga. O poder ampliar diversas possibilidades para desenvolver novos mercados e simultaneamente gerar valor agregado, é uma premissa que envolve os transportadores, além da avaliação transversal das respectivas tendências.

Palavras chave: comércio varejista e atacadista, estratégia empresarial, funcionamento do mercado, política pública, rendimento da empresa, transportes, suministros básicos.

Classificação JEL: D40, H23, J68, L21.

RÉSUMÉ

La prémisses de l'article vise à caractériser le cycle économique du transport routier en Colombie. Le but d'élever l'activité vers d'autres fins au-delà de la consolidation de la charge constitue un scénario pertinent pour la création de nouveaux marchés et d'options d'affaires pour les entreprises et les associations. L'analyse combinée entre l'analyse des systémiques et la stratégie concurrentielle fournit des éléments importants lorsque l'on envisage un espace d'action plus large que la réception limitée dédouanement et de cargaison. Pouvoir ouvrir de nombreuses possibilités pour développer de nouveaux marchés et de créer une valeur ajoutée est une prémisses qui entoure les routiers, en plus de l'évaluation transversale des tendances respectives.

Mots-clés: commerce des petites et moyennes entreprises, stratégie d'entreprise, la performance du marché, les politiques publiques, la performance des entreprises, le transport, les fournitures de base.

Classification JEL: D40, H23, J68, L21.

INTRODUCCIÓN

La economía del transporte de carga terrestre debe ser establecida en aras de fortalecer las condiciones de desempeño de quienes directa e indirectamente responden por dicha actividad. La importancia de identificar escenarios sobre los cuales puedan considerarse otros espacios de interacción entre estas empresas y el resto de sectores vinculados a ellas, representa la posibilidad de salir un paso a la realidad lineal a la que está sometida la actividad. Dicho propósito representa para los entendidos poder determinar los puntos de impacto que pueda tener el sector sobre la tendencia de toda la cadena relacionada con la misma y de allí, poder hacer análisis con respecto a las acciones y decisiones que deben tomarse.

El transporte de carga terrestre carretero viene explorando diversas alternativas para mejorar las condiciones de la actividad y del negocio. El ventilar diferentes iniciativas para orientar el desempeño de la misma hace parte de la tendencia que marca en la actualidad el interés de los transportadores. Al respecto, la posibilidad de definir escenarios y mercados sobre los cuales pueda desempeñarse o incursionar, necesariamente responde al ciclo económico de la actividad económica del país y a su vez de las condiciones que ofrezca el sector para acercarse a ellas en calidad de socio con capacidad de mejorar el valor agregado de la actividad, en cuanto al valor agregado de la carga o su complementariedad.

La combinación de las metodologías vinculadas al análisis sistémico y la estrategia competitiva sirven de punto de referencia para articular las condiciones institucionales y estamentales del sector con respecto a las características que tienen las empresas a la hora de sortear dificultades o promover elementos de trabajo sobre los cuales

extender probabilidades de mejorar la actividad y detrás de ella, estimar otras opciones. En este sentido, ilustrar a partir de los ciclos económicos de la actividad y el sector de transporte de carga terrestre tiene sentido para dicho ejercicio en la medida en que responde de manera directa a la actividad económica del país, estructura sobre la que deben corroborarse las expectativas.

El interés de reorientar la actividad de transporte de carga terrestre hacia otras instancias representa para el sector convertirse en actores activos de la carga que hasta ahora trasladan. En este punto, el poder indicar diversos frentes en los que ellas pueden tener algún asomo o proyección de trabajo representa el punto de referencia y producto que puede desprenderse del análisis, en cuanto a la gestión y toma de decisiones. Sin embargo, el considerar la actividad como un mercado y negocio requiere elementos importantes, que no necesariamente están establecidos en la realidad que hoy rodea de manera transversal la concepción y el periplo que se recorre a la hora de apreciar las tareas que se cumplen.

En la línea de responder a las inquietudes que se pretende caracterizar y esclarecer en este artículo, los puntos de análisis responden a la siguiente estructura: en primer lugar, a la revisión sobre los ciclos económicos del sector de transporte de carga terrestre carretero en Colombia. En segundo lugar, los espacios que pueden ser complementados o suplidos por las empresas de carácter formal y/o informal que hoy desarrollan la actividad, y en tercer lugar, diseñar, disponer y plantear oportunidades que el sector está considerando en materia de ubicarse y disponerse como jugadores de carga relevantes no solo en la disposición de la carga sino en el valor agregado de la misma.

“Es importante que desde la propia actividad del transporte de carga se afiance el contenido y fundamento para plantear criterios de eficiencia, que hagan parte de una agenda permanente de trabajo sobre la cual pueda superarse el contenido puntual sobre el que hasta ahora en el país se extiende la discusión de este escenario.”

1. CICLO ECONÓMICO DEL TRANSPORTE DE CARGA CARRETERO EN COLOMBIA Y LA ESTRATEGIA EMPRESARIAL

El crecimiento económico impacta sobre los diversos sectores productivos de manera simultánea, epicentro desde el cual la convergencia y reciprocidad es consecuente. Sin embargo, no todos los sectores perciben de igual manera los resultados obtenidos con respecto al crecimiento, sobre todo los que en términos generales, dependen del buen comportamiento de la economía para tener algún espacio de desarrollo, como es el caso de las actividades vinculadas al sector de carga terrestre carretero, que si bien sigue siendo el sector más representativo del país en términos de transporte de carga, sus resultados no son consecuentes. Considera el Ministerio de Transporte (2005, p. 29):

“Las relaciones económicas entre los diferentes integrantes de la cadena de transporte, remitentes (generadores de carga), empresas de transporte y propietarios de vehículos, cuentan con tres elementos que por su naturaleza juegan un papel fundamental en la obtención de relaciones armónicas, los costos que se generan para la prestación del servicio, los fletes y las tarifas en los escenarios de negociación entre remitentes, empresas de transporte y empresas propietarios de vehículos respectivamente y la utilidad que cada uno de los integrantes de la cadena aspira a obtener de la actividad económica que está desempeñando. Existe entre los diferentes elementos de la cadena productiva de transporte de carga una crítica situación de enfrentamiento, debido a la falta de conocimiento que cada uno de ellos posee de la relación existente entre ellos y sin la cual ninguno podrá generar desarrollo social y económico, conocido como riqueza, para la sociedad en la que existen y se han soportado”.

Se requiere un trabajo de largo aliento para establecer realmente qué tanto representa en materia de resultados concretos el repunte

de la economía del país o si en realidad, las magras circunstancias que pueden representar diversos sectores conectados con las principales actividades, al contrario develan un amplio distanciamiento, sustentado en que no necesariamente la dinámica de la producción nacional promueve otros sectores hacia dicho rango, y por defecto, indique las dificultades para responder de modo efectivo a los lineamientos económicos, por cuenta propia o acusadas en el orden estructural y del mercado. Comentan Echeverry *et al.* (1999, p. 2):

“La enorme importancia del transporte para la economía se deriva de su incidencia sobre el desempeño de los demás sectores. En efecto, la mayoría de productores utiliza el transporte en alguna etapa de sus procesos de producción y comercialización, de tal manera que la eficiencia y los fletes de transporte afectan la competitividad internacional de los productos nacionales y el bienestar del consumidor. En este contexto, resultan claros los beneficios de promover condiciones que permitan asegurar el cubrimiento de la demanda a los menores precios posibles. Sin embargo, la situación actual del sector está lejos de alcanzar ese objetivo, en buena parte debido a las rigideces que ha impuesto la regulación de la actividad por parte del Estado”.

El hacer parte de uno de los principales renglones de la actividad económica internacional no garantiza para quienes están bajo dicho espectro, mayores o menores posibilidades. Cuando se presentan dificultades arraigadas en los contextos considerados, la referencia pasa a ser analizada por quienes se encuentran en dicho sector, en este caso de transporte de carga, que de manera discrecional y general deben evaluar el alcance que tienen para responder a los criterios vinculados a obstáculos coyunturales o si los impedimentos transversales de largo impacto no permiten a la actividad avanzar, aun en estados de eficiencia. Explica Pérez (2005, p. 11):

“Cuando se habla de infraestructura de transporte, éste puede ser tratado desde múltiples

perspectivas y para un amplio número de subsectores derivados de él. Por ejemplo, puede ser estudiado desde el punto de vista del estado físico o económico de las vías, o desde el punto de vista del tipo de transporte (carretero, fluvial, aéreo, portuario), o también haciendo la distinción entre el transporte rural y el urbano. En el presente documento se consideran principalmente dos aspectos, el primero es el que tiene que ver con el estado actual de la red vial del país, y el segundo el que se refiere al transporte carretero de carga, por la importancia que para el abastecimiento de los mercados regionales implica”.

Es importante que desde la propia actividad del transporte de carga se afiance el contenido y fundamento para plantear criterios de eficiencia, que hagan parte de una agenda permanente de trabajo sobre la cual pueda superarse el contenido puntual sobre el que hasta ahora en el país se extiende la discusión de este escenario. Mientras se continúe bajo criterios de alerta temprana sin un trabajo constante y estructural sobre el cual se definan el grueso de acciones y políticas para el sector de transporte, aún continuará siendo poco explicable por qué se presentan cuellos de botella para un sector que se considera dinámico. Reitera Pérez (2005, p. 11):

“En el caso particular de la movilización de carga por carretera, la oportunidad no se puede lograr si no se cuenta con las vías necesarias y de calidad y capacidad adecuada. Si bien durante varias décadas se logró un importante avance en materia de infraestructura vial, el tema parece haber perdido importancia durante los últimos diez años. Solo hasta ahora este importante sector de la economía ha sido retomado por las instituciones académicas y gubernamentales debido, principalmente, a las actuales negociaciones comerciales. Lo que se ha encontrado son las grandes debilidades del sector de transporte carretero en Colombia. En el país se han concentrado esfuerzos en conectar los centros de abastecimiento local, olvidando las oportunidades que brindan los socios comerciales naturales. Menos del 2% de la carga movilizada en Colombia tiene origen o destino internacional.

De modo que si se quieren aprovechar las oportunidades comerciales se debe mejorar la actual red vial del país, los accesos a los puertos marítimos, así como las condiciones de las vías fluviales de modo que puedan ser aprovechadas conjuntamente en la movilización de carga”.

La necesidad de efectuar comparaciones relacionadas entre diversos países solo es una muestra del diagnóstico, a la par con la revisión de la oferta de infraestructura vial destinada para el carretero del transporte de carga. Es decir, que las respuestas continúan afincadas en acervos que no han superado la etapa de situación concreta y aún prosiguen como base para fundamentar estudios. Es poco lo que se conoce con respecto al mercado y las oportunidades que se rastrean desde y para el sector, para una vez congelada la discusión sobre los pasados reservorios, pueda ilustrarse y ponerse en marcha un marco de trabajo. Exponen Eslava y Lozano (1999, p. 3):

“En el transporte de carga por carretera participan principalmente tres tipos de agentes: generadores de carga, empresas de transporte y transportadores. El generador de carga es un empresario de otro sector que produce la mercancía susceptible de ser transportada. Éste utiliza los servicios de una empresa de transporte, cuya actividad no se restringe al traslado mismo de la mercancía, pues involucra también la seguridad de la carga, la coordinación de su recepción y entrega y, eventualmente, la realización de trámites de aduana. En general, las empresas de transporte no utilizan vehículos propios, sino que contratan los servicios de transportadores a los que les pagan unos «fletes» por transportar la mercancía que les ha sido entregada por los generadores de carga”.

El cúmulo de evidencias sobrepasa en todos los frentes a la hora de abordar las características sobre las cuales se sustenta la explicación del sector transportador de carga terrestre. La infraestructura, rutas y vías a la par con los costos que esto conlleva para el sector de nuevo han sido constituidas como punto de debate entre las partes, tomando una y otra parte espacios que

no aclaran nada en el momento de encauzar al sector. Normalmente la posición del Estado colombiano es de diálogo y convencimiento por cuanto hace creer que es el sector quien debe organizarse, y la respuesta de este último estriba en que el Estado no tiene claridad acerca de la actividad. Comenta Arroyo (2007, p. 13):

“Dentro de todo este panorama hay un fenómeno persistente que afecta la adecuada prestación del servicio de transporte de carga por carretera. Dicho fenómeno es la informalidad. Colfecar admite que en Colombia «al menos 30% del volumen de la carga es movilizad al margen del ordenamiento legal y los reglamentos vigentes, es decir de manera informal, según métodos que podemos calificar de artesanales»”.

En alusión a las aseveraciones de uno y otro lado, parece advertirse una constante. La ausencia de políticas claras en ambos frentes se muestra como uno de los factores por revisar cuando se intenta mediar para que se llegue a acuerdos concretos. Es cierto que se requiere coherencia y un orden lógico por cuenta de los gremios y asociaciones de transportadores, incluyendo los informales, por cuanto la actividad está expuesta a sectores cuya dependencia no es recíproca, y por ende, la importancia de contar con un esquema organizado de origen empresarial sobre el que puedan extenderse acciones concretas para el sector. Evidencia Linares (2003, p. 68):

“Transportistas, asociaciones y empresarios hacen un esfuerzo común para tratar la situación a varias escalas. Ellos son grupos sociales marginados, conformados por una extraña combinación de conductores, dueños-operadores y grupos de pequeño-medianos empresarios con un conjunto de metas comunes, a pesar que cada grupo tiene su propio interés particular. Los dueños-operadores y las asociaciones de empresarios hacen esfuerzos a escala nacional y supranacional en la búsqueda de salidas al conflicto, al mismo tiempo que intentan influenciar en la política doméstica e internacional de transporte a definir por el gobierno” (Linares, R. [2002]. *International boundaries and economic integration: Freight*

transportation and labour dispute on the Venezuelan-Colombian border. Ph.D. thesis, The University of Nottingham, UK).

La posición absorta del Estado dirigida a ubicar al sector transporte en la línea del mercado ha sido el más claro propósito definido para que la actividad realmente al ajustarse pueda sacar provecho de las ventajas de la economía. Al reclamar orden a dicho sector, el Estado advierte la no existencia de institucionalidad cuando trata de mediar o llevar a cabo diversas iniciativas. En apariencia, el cúmulo de representaciones que tienen los transportadores realmente no está constituido de un orden institucional; por el contrario, indican disparidad de criterios y de referencias sobre las cuales pudiera advertirse que podría constituirse un mercado conjunto. Establecen Cipoletta et al. (2010, p. 14):

“En la operación del transporte es común observar una multiplicidad de políticas y normas sectoriales que regulan y promueven los distintos modos de transporte, pero sin una visión sistémica e integradora que le otorgue coherencia y posibilite su real regulación y fiscalización. Así entonces, dependiendo de la fuerza o del «lobby sectorial» que cada operador de transporte realice, van surgiendo políticas modales, orientadas principalmente a resolver la problemática particular de un modo de transporte –y en lo posible promover y hacer rentable su operación– como ocurre con las políticas de fomento al transporte ferroviario, carretero, fluvial o marítimo, por nombrar algunas. Esta acción basada en las presiones de los gremios, termina dejando por fuera del análisis a una mirada a nivel de país que apoye efectivamente la competitividad nacional y el desarrollo de su población”.

El no contar con políticas de Estado en materia de transporte de carga por carretera y, en conjunto de todos los medios de transporte, a la par con el inexistente marco institucional que pudiese abonar para alcanzar metas comunes para las partes que participan directa e indirectamente en el tema de transporte, sirven de elementos explicativos para apreciar que en ausencia

“La necesidad de efectuar comparaciones relacionadas entre diversos países solo es una muestra del diagnóstico, a la par con la revisión de la oferta de infraestructura vial destinada para el carreteo del transporte de carga. Es decir, que las respuestas continúan afincadas en acervos que no han superado la etapa de situación concreta y aún prosiguen como base para fundamentar estudios.”

“El proceso normativo y técnico responde a la necesidad de normalización de procesos que si bien representan un paso, es un punto necesario cuando se trata de considerar otros aspectos que no hacen parte de la agenda de discusión al evidenciar las dificultades que atraviesa el sector.”

de dichos parámetros no puede definirse la existencia de un mercado de transporte de carga terrestre ni mucho menos la posibilidad de afianzar los criterios para indicar que existe una economía del transporte, sin información y mucho menos sin precios. Exponen Sánchez y Wilmsmeier (2005, p. 19):

Conforme que a partir de simples diferencias en los costos promedio de transporte no es recomendable sacar conclusiones prematuras sobre la eficiencia del sistema, ello no impide notar que existen áreas donde los gobiernos pueden contribuir a una reducción de los costos y una mejora del sistema de transporte. Para poder aprovechar al máximo las economías de escala, por ejemplo, haría falta permitir la combinación de servicios de transporte nacional, regional, e internacional. Se confirma que fomentar e incentivar la competencia reduce el costo del transporte.

La composición de la actividad carece de los elementos básicos que puedan ayudar a definir un mercado a la par con los requerimientos para estimar un orden institucional bajo el cual podrían representarse las asociaciones y gremios de transportadores de manera clara. Respecto al Estado, esta parte de condiciones del mercado y de las pautas institucionales internacionales para hacer referencia con respecto al sector transportador de carga. Sin embargo, la poca dirección que ha ofrecido al respecto contrasta con la incubación de problemáticas sustentadas por diferentes sectores a la hora de evaluar al sector, sin consecuencias relevantes. Consideran Cipoletta et al. (2010, p. 13):

“Si bien es importante mejorar los márgenes de competencia internacional, no debe dejarse fuera del análisis a los tramos internos de transporte y a los tradicionales problemas de facilitación del transporte, ya que éstos son fuente importante de sobrecostos logísticos y del transporte. Al solucionar estos problemas, se pueden obtener importantes ahorros en el costo de transporte de los productos exportados, al mismo tiempo que se mejora la productividad interna de la economía, bajando los costos finales”.

El continuar justificando el comportamiento del sector conforme a los criterios de desempeño de la economía nacional no tiene sustentación, mientras quienes pertenecen a dicho sector desde la ubicación estatal o gremial insistan en la inviabilidad e insostenibilidad del mismo, acusando entre unos y otros aspectos que podrían contemplarse en la medida en que existiera realmente un fundamento de mercado y una base institucional para orientar la actividad hacia la competencia y de paso aprovechar los resultados que pudiera arrojar la tendencia económica. Es decir, que para existir como empresa, el sector transportador de carga debe partir de cero. Destaca Thomson (2001, p. 27):

“Cabe muy poca duda que, si no hubiese sido modernizada la institucionalidad del sector transporte en los países de la región, estos países habrían sido relegados a una situación en que no pudiesen competir, en igualdad de condiciones, en esa nueva economía globalizada. La mera ineficiencia de los sistemas de transporte habría servido para aumentar, innecesariamente, los precios en que el sector exportador podía colocar sus productos en los mercados externos. Sus ventas habrían bajado, y con ellas se habría reducido el volumen del empleo que pudieran ofrecer. Efectivamente, sin los cambios ocurridos en el sector transporte, los países y sus ciudadanos habrían sido más pobres”.

Los planteamientos alrededor de la actividad, el mercado, la economía y el negocio del sector transportador de carga deben provenir precisamente de un esfuerzo mancomunado entre las partes, para que en el marco de una extensa y recíproca correspondencia se entienda que si bien es un sector expuesto a las directrices del mercado, mientras no se estime la complementariedad institucional serán pocas las alternativas que podrán ofrecerse para que este además de arrojar resultados importantes, pase a una evaluación y revisión permanente de los gremios y del gobierno desde el orden normativo y técnico. Proponen Sánchez y Wilmsmeier (2005, p. 38):

“En consecuencia, deberían eliminarse las distorsiones en la competencia entre los diferentes modos de transporte. Sin embargo, las regulaciones efectivas del sector vial son notablemente menos restrictivas que las del sector ferroviario y fluvial y, además, su aplicación dista mucho de ser sistemática. Ello es contrario al interés general así como al de los usuarios, y coloca a los ferrocarriles en una posición desventajosa en el mercado de transporte. También es inequitativa al interior de cada uno de los modos de transporte, como ocurre claramente en el transporte camionero adonde el fenómeno de la informalidad y falta de control por parte del Estado, provocan asimetrías gravosas para los empresarios que cumplen con las normativas y aplican inversiones en nuevas tecnologías de transporte automotor más avanzadas y eficientes. Por lo tanto, la aplicación de las regulaciones del transporte vial debe ser más rígida, al tiempo que deben adoptarse nuevas medidas, en particular garantizando la observancia de los límites de carga, velocidad y cantidad de tiempo frente al volante”.

El proceso normativo y técnico responde a la necesidad de normalización de procesos que si bien representan un paso, es un punto necesario cuando se trata de considerar otros aspectos que no hacen parte de la agenda de discusión al evidenciar las dificultades que atraviesa el sector. Al ubicar la discusión desde un alto nivel, es posible contar con reglas claras y un marco de trabajo promisorio para que el sector transportador de carga terrestre obtenga los resultados esperados y que el propio Estado en coherencia con sus exigencias, apoye y estimule la consolidación del mercado de transporte. Establece Acosta de Valencia (2004, p. 33):

“Pero la ausencia de regulación en sí misma no es la causante del incremento de los costos de transporte, ni por supuesto su implementación sería la solución inmediata. De hecho, para que el transporte multimodal sea efectivo, el país debe propender por asegurar la infraestructura física de sus carreteras, puertos, aeropuertos etc., de forma tal, que el proceso de eslabonamiento de

la cadena logística, desde el punto de producción hasta el centro de despacho, se realice de manera óptima y eficiente. De esta forma al existir menos intermediarios y más operadores multimodales, se lograrían beneficios en términos de seguridad en el despacho de la mercancía, reducción de costos por trasbordo, almacenaje y bodegaje, así como, menos incentivos para la evasión tributaria y el contrabando. En los demás modos el exceso de regulación de los servicios podría generar un efecto perverso, ya que éstos se rigen por las fuerzas del mercado, sin embargo en el caso del modo multimodal sí se hace necesaria su reglamentación, debido a que los operadores multimodales serán compañías extranjeras, cuya operación requiere de seguridad jurídica”.

Las estrategias empresariales aún están expuestas a los cambios de dirección y política económica que el Estado manifieste a la hora de compensar, definir o establecer criterios de desempeño de las empresas de transporte carretero. No se encuentra ampliamente estrategias que provengan del análisis extenso y profundo hecho por las propias agremiaciones con respecto a las oportunidades que podrían encontrar en los mercados o los mecanismos que tendrían que definir para orientar las perspectivas de un mercado que además de dinámico, es complejo, y depende de la capacidad con que pueda entenderse las condiciones del mercado, pero también las posibilidades de acceso o restricciones sobre el mismo.

2 EL ESTADO ANTE EL MERCADO DEL TRANSPORTE DE CARGA TERRESTRE POR CARRETERA EN COLOMBIA

El Estado colombiano ha indicado en varias ocasiones la posición que tiene con respecto al actual esquema sobre el que viene desarrollándose el transporte de carga terrestre por carretera. La sustentación de sus análisis y evaluaciones obedece a criterios internacionales que con referencia al marco de referencia sobre el que es comprendido y explicado el comportamiento económico internacional. La libre oferta y demanda a la par con el libre mercado caracteriza las actividades y sectores que están relacionadas con la actividad del transporte de carga en general, punto incuestionable frente a las pretensiones planteadas por el Estado. Contiene el Documento Conpes 3547 (2008, p. 25):

“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 por 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 un análisis global de la logística en el país”.

En cabeza del Ministerio de Transporte se ha formalizado toda la dirección y gestión en cuanto a los diversos renglones en este frente. Sin embargo, el papel ha estado dirigido más a poner en marcha la agenda que en materia de infraestructura ha aprobado el Estado. No obstante, responde de manera simultánea a las dificultades surgidas en los diversos sectores, en los que el gremio de transportadores de carga por carretera representan el primer tramo. La discusión continúa rodeando las mismas dificultades en cuanto a los costos de operación, el mal estado de las vías y la informalidad generalizada del sector. Analiza Falcón (2007, p. 68):

“El incremento de la cooperación y la existencia de marcos normativos regionales e internacionales en materia de transporte de cargas constituyen un eje fundamental para el comercio internacional que es, a su vez, uno de los pilares en los cuales se construyen los procesos de integración y cooperación. Se trata, pues, de un campo técnico en el cual la cooperación y la integración pueden tener su inicio, particularmente porque genera el efecto de ramificación mencionado por las teorías funcionalistas de la integración, según el cual la colaboración en un campo conduce a un comportamiento comparable en otros”.

La atención prestada por el Estado para responder ante estas exigencias y reclamaciones depende de la capacidad de contratación, erogación de recursos y desarrollo de las obras por contratar. En este sentido, el país entero se encuentra en obra y proyección de construir diversos tramos para suplir la demanda inmediata de medios y vías para el transporte de carga. Sin embargo, resuelta dicha dificultad, cabría analizar el impacto real que podrían tener las mejoras en las vías cuando a pesar de su buena o mala operación, el transporte de carga por carretera presenta otras dificultades, que no son tan franqueables como las comentadas. Sustenta el Ministerio de Transporte (2008, p. 22):

“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 libre oferta y demanda a la par con el libre mercado caracteriza las actividades y sectores que están relacionadas con la actividad del transporte de carga en general, punto incuestionable frente a las pretensiones planteadas por el Estado.”

“El proceso que se hace en las estructuras de orden estatal para revisar las características del transporte de carga además de ubicarlo en un espacio de ineficiencia, debe servir para considerar su sostenibilidad en el tiempo. Son dichas aseveraciones por cuenta del Estado, las cuales podrían generar una revisión profunda por parte de los transportadores.”

El proceso que se hace en las estructuras de orden estatal para revisar las características del transporte de carga además de ubicarlo en un espacio de ineficiencia, debe servir para considerar su sostenibilidad en el tiempo. Son dichas aseveraciones por cuenta del Estado, las cuales podrían generar una revisión profunda por parte de los transportadores. En principio, puede indicarse que este es un sector cautivo por la manera como se genera y produce carga. No obstante, lo cautivo de la actividad la ubica en lugares de privilegio para quienes tienen además de la información suficiente, la capacidad de respuesta que se requiere. Cuestionan Cipoletta et al. (2010, p. 14):

“Dado que el volumen a ser transportado (ya se trate de mercancías o personas) es finito y delimitado por un punto de origen y uno de destino, maximizar las ganancias de cada modo de transporte por separado es tan imposible como absurdo. La participación del Estado por tanto, es fundamental para un correcto y armónico desarrollo del sector, ya sea normando y regulando cada modo de transporte; propiciando la complementariedad modal y no una competencia entre modos. Planificando el desarrollo futuro de modo tal de contar con las herramientas y las infraestructuras logísticas necesarias para potenciar el desarrollo económico en un ambiente sustentable”.

La discusión arraigada en las dificultades que tiene el sector para responder a cada reparo hecho por el Estado o las propias exigencias internacionales no hacen parte de las revisiones y ajustes que de manera concreta deben atender los agremiados de cara a los requerimientos del país. La prerrogativa de trabajar a pérdida o bajo restricción de bajar los costos, implica para los entendidos ampliar la explicación sobre el sector, ubicándolo en un punto de inflexibilidad y rigidez tanto del mercado como de su estructura, hecho que corrobora la necesidad de que la factibilidad del mismo estriba en la definición diametral desde la economía y lo institucional. Caracteriza el Ministerio de Transporte (2008, p. 36-37):

“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”.

El sector no presenta indicios fuertes sobre los cuales estimarse como una actividad capaz de sortear las dificultades del mercado a la par con las condiciones estructurales sobre las cuales debe trasegar. En este sentido, debe orientarse la idea de contribuir a su fortalecimiento a través de propuestas con carácter de subsidiariedad. De otro lado, y cuando se expone a las exigencias de normalización y tecnificación, se presentan los mismos resultados. Este escenario demuestra la necesidad de que sea el Estado quien dé vía a libre a las calidades y condiciones sobre las que la actividad debe desarrollarse, que por sí sola no resiste. Evalúan Tobón y Galvis (2009, pp. 161-162):

“En el período analizado (1993-2007) para el enfoque del gasto, se observa claramente algunos ciclos económicos, por tanto al comparar el crecimiento del sector transporte con el crecimiento del consumo privado se puede concluir que estos tienen un comportamiento procíclico, pero no en la misma magnitud, ya que cuando la economía colombiana se encuentra en un buen momento, el gasto en transporte tiende a crecer más respecto al consumo privado total, pero cuando la economía está en crisis, el sector transporte retrocede más que el consumo privado”.

La incipiente composición de mercado al cual atiende el sector transportador de carga está sujeta a la complementariedad y valor agregado que este pueda alcanzar con los demás medios

de transporte. No es un sector que pueda desprenderse de la cotidianidad y trayectoria de los demás tipos de transporte de carga aérea, marítima o terrestre. El evaluar con fines de promover alianzas estratégicas, la conformación de encadenamientos de transporte hace parte de los considerandos que deben estar entre los intereses del sector transportador de carga. La opción de pasar a un segundo nivel de la actividad de despacho es real. Indica el Ministerio de Transporte (2010, p. 13):

“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. 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”.

El convertirse en jugadores de alta raigambre en cuanto al manejo de la carga puede ser una salida importante a la hora de tamizar las condiciones del sector a favor de los transportadores. En este sentido, el reconocimiento de los actores pertenecientes al mercado y negocio del transporte resulta un camino aleccionador para superar los estados de dependencia en cuanto

a la generación de carga. La cuestión radica en cómo o en dónde ubicar a los transportadores y bajo qué calidad con respecto a la dimensión de negocio que puede encontrarse. Consideran Cáceres *et al.* (2006, p. 36-37):

“Las relaciones económicas entre los diferentes integrantes de la cadena de transporte, remitentes (generadores de carga), empresas de transporte y propietarios de vehículos, cuentan con tres elementos que por su naturaleza juegan un papel fundamental en la obtención de relaciones armónicas, los costos que se generan para la prestación del servicio, los fletes y las tarifas en los escenarios de negociación entre remitentes, empresas de transporte, empresas y propietarios de vehículos, respectivamente y la utilidad que cada uno de los integrantes de la cadena aspira a obtener de la actividad económica que está desempeñando. Existe entre los diferentes elementos de la cadena productiva de transporte de carga una crítica situación de enfrentamiento, debido a la falta de conocimiento que cada uno de ellos posee de la relación existente entre ellos y sin la cual ninguno podrá generar desarrollo social y económico, conocido como riqueza, para la sociedad en la que existen y se han soportado. Esta situación ha afectado las relaciones comerciales entre integrantes de la cadena y ha obligado a la intervención del estado, para regular la relación económica entre empresas de transporte y los propietarios de los vehículos con la expedición del Decreto 1150 del 25 de abril de 1997”.

La información pasa a situarse en el centro de la misión de las empresas de transporte de carga. Desde ella, el fortalecimiento de la actividad corre por cuenta del reconocimiento de la carga como un punto de referencia a la hora no solo de advertir los diferentes productos que se están movilizand, sino la capacidad de promover a través de dichos despachos otras fuentes de ingresos o actividades no contempladas inicialmente. Si la carga como tal puede generar otras alternativas de financiación del sector, este debe profundizar en los elementos que puedan poner al transporte en un espacio de privilegio

sobre dicha aseveración. Disertan Echeverry *et al.* (1999, p. 8):

“En primera instancia, las empresas prestan más servicios que el simple traslado de las mercancías, entre los que se cuentan el control de tráficos, el respaldo financiero, la capacidad de manejar grandes volúmenes de carga y la seguridad que implica un respaldo institucional”.

Al revisar la posibilidad de que estos hagan parte de la generación, la operación, la intermediación o incluso del proceso de materialización y puesta en ejecución de los recursos transportados, representa para los entendidos la opción de ubicar al sector transportador en el lugar de gestores y gestionadores de carga. Sí existen espacios que aún no han sido abarcados por la acción lineal en que esta se desarrolla y, que conforme a su observancia pueden traer réditos superiores a la sola conquista del mercado de carga y descargue, se estarían explorando otros intereses importantes, no necesariamente corroborados con los temas generales. Destaca Echeverry (1999, p. 15):

“En el análisis del sector resulta importante identificar las magnitudes y características de la oferta y la demanda de transporte en el país, pues éstas pueden dar luces acerca del nivel de competencia en el sector. Los datos más confiables al respecto provienen de los sistemas de información del Ministerio de Transporte, en los cuales la oferta se define como la capacidad total de carga que pueden ofrecer los vehículos de más de dos toneladas. Esa capacidad enfrenta una demanda potencial conformada por todos los productos susceptibles de ser trasladados, tanto de origen nacional como importados”.

La definición clara de una estructura de mercado corresponde precisamente a quienes están inmersos en la actividad. La agremiación y las asociaciones que componen la actividad deben avanzar hacia la consolidación de dicha institucionalidad. Sin ellas, el poder elevar la actividad a condiciones de economía del transporte de carga terrestre termina siendo algo

exiguo por las prioridades que en esencia se requieren para establecer y formular los derroteros sobre los cuales debe auspiciarse la figura, que de lo contrario terminará siendo explicada desde la perspectiva de cada agente e interesado en la actividad, hechos poco fructíferos. Argumenta Kohon (2011, p. 96-97):

“El sector privado posee un rol relevante, y casi excluyente, en cada componente del desempeño logístico. La tendencia mundial y en la región es que los demandantes de servicios logísticos tercericen los servicios de transporte y las actividades logísticas. Las firmas se concentran en su negocio central y contratan el transporte y almacenamiento de sus cargas con operadores logísticos (denominados 3PL) que también suelen incluir actividades logísticas denominadas “de valor agregado” (como empaquetamiento, packaging/labelling, control de inventario y armado). El transporte carretero de cargas (transporte por camión), íntegramente privado es, sin duda, el modo de transporte interno de mayor relevancia, con un peso significativo en las cadenas logísticas. En los países de la región movilizan entre el 70% y el 100% de las cargas terrestres con distintas organizaciones empresarias, que van desde las empresas formalmente constituidas y buena calidad de gestión (las más vinculadas al negocio logístico) a las empresas unipersonales muy asociadas a la informalidad. También están gestionados privadamente la mayoría de los ferrocarriles regionales bajo, en general, operaciones concesionadas y son también privadas las líneas marítimas que movilizan los productos de exportación-importación. Cabe concluir que la actividad logística posee una amplísima y casi excluyente participación, en lo que hace a los desplazamientos físicos de bienes del sector privado. La actividad logística no recibe subsidios explícitos”.

El conciliar las diferentes posiciones parece ser el elemento transversal que requiere el Estado y el sector para que este marche bajo las condiciones que requiere el mercado internacional y en consecuencia la economía nacional. En este punto, es crucial la instalación de mesas de

“... el fortalecimiento de la actividad corre por cuenta del reconocimiento de la carga como un punto de referencia a la hora no solo de advertir los diferentes productos que se están movilizando, sino la capacidad de promover a través de dichos despachos otras fuentes de ingresos o actividades no contempladas inicialmente.”

“El Estado extiende una serie de prerrogativas hacia frentes vinculados al sector transporte que no alcanzan a ser observadas y registradas, precisamente por la aún endeble estructura en que se encuentran aglutinados todos los sectores pertenecientes a dicha oferta. Sin embargo, al parecer la puesta estriba en la posibilidad de dictaminar el deber ser en materia de transporte, y que quienes puedan plegarse al mismo sean las asociaciones y gremios que resistan dicho estiramiento, sin que ello implique que terminen efectivamente fortalecidos.”

trabajo permanente y de consulta sobre las cuales los distintos entes de manera colegiada argumenten las inquietudes que a su modo de ver deban ser extendidas hacia el gobierno o sus entidades representativas. Mientras no se proponga un trabajo de alto nivel para acercar a las partes, cualquier intención de mejorar no tendrá acierto en el tiempo. Agrega Acosta de Valencia (2004, p. 11):

“Como característica especial de este sector se aprecia la gran inestabilidad de la normatividad jurídica en lo referente a la operación e infraestructura, a lo largo del tiempo. De hecho, se encuentra que una misma norma ha sido adoptada, modificada y hasta eliminada en muy poco tiempo. El marco legal del sector está dado por la ley 105 de 1993, por medio de la cual se dictan las disposiciones básicas sobre el transporte, y por la Ley 336 de 1999, que adopta el Estatuto Nacional de Transporte. Esta última, además, unifica los principios y los criterios que servirán de fundamento para la regulación y reglamentación del Transporte Público en cada uno de los modos. Así mismo, es de gran preocupación la gran influencia que tienen las agremiaciones o las grandes empresas del sector, la cual se ve reflejada en el diseño y aplicación de las normas. Estas se establecen de acuerdo con los intereses de estos grupos y se constituyen en una barrera a la entrada de nuevos operadores. Por supuesto, esta situación es nociva para el país ya que en los casos específicos, la reglamentación de fletes, de pesos máximos o de la reposición del parque automotor ha sido promovida por los intereses”.

El sector transportador pretende rentabilidad a expensas de que las cuentas derivadas de las condiciones del mercado y de la estructura sobre la cual se desarrolla la carga sean consecuentes. El internalizar estos pasos para que los registros económicos tengan representatividad requiere la intención por parte de estos de asumir lo que implica para una actividad el trabajar sobre costos externos. Es decir, que para poder alcanzar algún margen de eficiencia es necesario corroborar los alcances que puede tener la misma sobre dichos costos. Esgrime Colfecar (2005, p. 45):

“La clase y el sentido empresarial de nuestros transportadores han sido decisivos para ubicar nuestro servicio público en las posiciones de vanguardia que hoy lo distinguen nacional e internacionalmente. Preservar y potenciar al máximo este invaluable recurso adquiere hoy importancia estratégica para escalar mejores posiciones para Colombia en el ranking mundial de la competitividad. Para ello es menester disponer de ambientes favorables a la constitución de más y mejores empresas, fomentar la creatividad e iniciativa privada, la realización de inversiones y garantizar la estabilidad de los negocios, todo ello acompañado de políticas públicas acordes con los postulados de economía de mercado que nos rigen, preservando, claro está, la facultad interventora y reguladora del órgano competente dentro del Estado Social de Derecho”.

El Estado extiende una serie de prerrogativas hacia frentes vinculados al sector transporte que no alcanzan a ser observadas y registradas, precisamente por la aún endeble estructura en que se encuentran aglutinados todos los sectores pertenecientes a dicha oferta. Sin embargo, al parecer la puesta estriba en la posibilidad de dictaminar el deber ser en materia de transporte, y que quienes puedan plegarse al mismo sean las asociaciones y gremios que resistan dicho estiramiento, sin que ello implique que terminen efectivamente fortalecidos. Considera Hidalgo (2011, p. 25):

“El nivel de información disponible para diagnóstico y gestión del transporte sostenible en América Latina es insuficiente y de calidad variable. No existen definiciones comunes, la información tiende a concentrarse en la oferta (infraestructura y vehículos), y muy poco en la demanda, y casi nunca en los impactos (con la notable excepción de los reportes de muertes, heridos e incidentes en siniestros de tráfico)”.

La combinación de esfuerzos y la superación de las disquisiciones básicas que caracterizan el estado de análisis del sector de transporte de carga terrestre en conjunto con las prerrogativas del Estado, encuentran asidero y sosiego en la medida en que se pase a formular el marco de mercado y de estructura institucional que debe guiar la actividad del transporte a la par con los criterios sobre los que esta debe orientarse para alcanzar otros posibles espacios en materia de generación de recursos y valoración de oportunidades de negocios. Establece Pérez (2009, p. 19):

“Existe coincidencia entre los expertos consultados, sobre que la industria del transporte de carga terrestre en América Latina se ha adaptado bien a los desafíos del mercado, aunque bajo un modelo de evolución reactiva y no pro-activa. Pese a ello, existen oportunidades de crecimiento para el sector si se avanza en su empresarización y se invierte en la formación de capital humano. Las empresas no invierten lo suficiente y los gobiernos no han articulado aún políticas sectoriales efectivas en este sentido”.

Si bien el panorama sectorial y segmentado enseña un sector que ha entendido la naturaleza competitiva del sector al cual está expuesta, desconoce o aún no ha podido encontrar los mecanismos tras los cuales pueda internalizar los elementos que le impiden avanzar por encima de las discusiones sembradas en el contexto de la infraestructura, los costos del transporte o el incremento de los combustibles utilizados para la movilización de la carga. Es la posibilidad de internalizar este tipo de circunstancias lo que puede permear las condiciones de competencia que requiere el sector y que aún no encuentra eco en las perspectivas empresariales.

3. ECONOMÍA DEL TRANSPORTE DE CARGA TERRESTRE POR CARRETERA EN COLOMBIA

El transporte de carga terrestre por carretera depende de la oferta y demanda de bienes dirigida hacia el mercado nacional e internacional. En la mayoría de los casos tiene una alta trascendencia en cuanto al destino de los bienes y mercancías dirigidas a diversos puntos de la geografía nacional, particularmente de productos por fuera de la industria minera y petrolera, que se caracterizan por tener su propia flota de camiones o no presentar dificultades a la hora de transportar dichos recursos por estar cerca de los puertos internacionales del país. Cáceres *et al.* (2006, p. 16):

“Entre los principales productos que se movilizan por carretera se destacan carbón, maíz, cemento, azúcar y algunas manufacturas, los cuales generan aproximadamente un 30% de las toneladas movilizadas en el año. Con estos productos y otros, como arroz, abonos y productos químicos, para un total de 30 artículos, se transporta aproximadamente el 72 % de la carga total movilizada por carretera para el año 2004”.

La composición de la actividad de transporte se sintetiza con referencia a los puntos de consumo e industria del país con algún tramo de presencia en el transporte de mercancías hacia otros países, en particular, los fronterizos. En esta dirección, el desempeño del sector depende de la capacidad que tiene para optimizar internamente los recorridos y trayectos a los que está expuesto con cada tramo y la vinculación de estos con respecto al contenido de la carga. Es decir, la capacidad de mejoramiento está intrínsecamente sujeta a las empresas. Compara Vanegas (2009, pp. 54-55):

“En Colombia el 80 por ciento de la carga y el 84 por ciento de los pasajeros utilizan la red de carreteras y el costo de uso de esa red tiene una incidencia negativa directa sobre la competitividad general del país y del sector exportador. Un ejemplo: transportar una tonelada métrica de carga por carretera desde

Bogotá hasta Buenaventura, en un recorrido de 550 kilómetros, valía 32 dólares en 2007 y llevar esa misma cantidad de carga desde el puerto hasta Tokio valía 16 dólares. Ejemplos como este, que dio a conocer Hernando José Gómez Restrepo, presidente del Consejo Privado de Competitividad en el XXXII Congreso Nacional del Transporte en Cartagena, contando con información de la Cámara Colombiana de Infraestructura, demuestran con toda claridad las precarias condiciones de la infraestructura vial nacional.

En un documento publicado durante las rondas de discusión del Tratado de Libre Comercio con Estados Unidos, Luis Alfonso Arias, ex gobernador de Caldas, manifestó que en este tema Colombia se encuentra por debajo, incluso de naciones africanas y asiáticas que tienen grados de desarrollo inferiores. Las cifras hablan por sí solas: en Colombia hay 9 kilómetros de vías por cada kilómetro cuadrado de área, mientras que Etiopía tiene 11, Senegal 20, Ghana 36 y Bangladesh 48. Y con relación a la región el panorama no es menos desconsolador. Mientras Colombia cuenta con 350 kilómetros de vías por cada millón de habitantes, Chile tiene 850 y México 900”.

El entorno sobre el que trasiega la actividad del transporte carretero es agreste no solo por la topografía, sino por el panorama sobre el que se comprende debe realizarse la actividad. A la par con los cánones internacionales, deben sumarse la disparidad de condiciones de infraestructura dispuestas sobre el trayecto a la par con los costos escalonados que para los entendidos representa un desajuste directo en la sostenibilidad de la actividad. De manera constante, los empresarios indican que los actuales costos no son competitivos mientras se tenga la misma oferta de infraestructura que recae sobre la propia viabilidad del destino y trayecto. Explica Santamaría (2009, p. 15):

“No debemos mirar las soluciones que se están desarrollando para carreteras o puertos solamente, hay que ver un todo, desde el origen hasta el destino de las mercancías y qué tan fácil les resulta a las empresas mover sus productos, bien sea en el mercado nacional o en el exterior. Si bien la iniciativa está enmarcada en una política nacional, hay condiciones que implican una milimétrica coordinación con los gobernadores y alcaldes para evitar que las plataformas logísticas se conviertan en elefantes blancos. Esto, por cuenta de los planes de ordenamiento territorial, así como por medidas que pueden tener un grave impacto, entre otras, el pico y placa para los automotores de carga”.

La relación con los gestores de carga, intermediarios de carga, operadores logísticos y las instituciones estatales encargadas de diseñar las herramientas y lineamientos de trabajo para que la actividad responda, se resume en la sola disposición de resoluciones e intercambios de posturas, pero en ningún momento se registra un papel consolidado entre ellos como agentes o gremios vinculados a una misma actividad. Allí se atiende a la idea de que cada quien en lo suyo, panorama que es característico de una actividad cuyo interés está sembrado en que cada quien cumpla su cometido, sin más miramientos que el contenido por traer. Contrasta Guidobono (2009, p. 32):

“Colombia parece tener ciertos pasos dados en el sentido del trabajo coordinado con visión estratégica a nivel institucional incorporando la participación de los actores privados, para la definición de políticas y planes nacionales. Así viene sucediendo con su política de competitividad y logística. Aunque en algunos casos aparece cierta dilación entre los plazos propuestos para el logro de sus metas y los logros efectivos, siendo estas políticas muy nuevas, no es posible evaluar su efectividad”.

El disponer de diversas plataformas logísticas y zonas de producción en distintos lugares del país en culminación y otros en proceso, implica para las empresas transportadoras diseñar un escenario

“La relación con los gestores de carga, intermediarios de carga, operadores logísticos y las instituciones estatales encargadas de diseñar las herramientas y lineamientos de trabajo para que la actividad responda, se resume en la sola disposición de resoluciones e intercambios de posturas, pero en ningún momento se registra un papel consolidado entre ellos como agentes o gremios vinculados a una misma actividad.”

“Es importante que se analice efectivamente las dimensiones de la capacidad instalada conforme a los circuitos, rutas, trayectos y zonas logísticas y conforme a ellas, poder orientar algunos elementos de fondo acerca de los recorridos que hacen los camiones con respecto al tipo de carga, el peso económico, el análisis del mercado internacional de las mismas y la propia probabilidad de que conforme con dichos criterios, las empresas y empresarios dedicados a dichos menesteres puedan estimar la conveniencia de jugar un papel más relevante en la materia.”

de trabajo vinculado a la consolidación de microrrutas o circuitos de transporte, irrumpiendo de cierta manera con el concepto lineal que se tiene hasta ahora. El equipar la estructura del transporte en cuanto a circuitos tiene sentido en la medida en que pueda garantizar trayectos más largos por distancia recorrida. En dicho epicentro, la optimización de rutas pasa a orientar la decisión de que la trazabilidad de los camiones oriente dicha opción inicialmente. Controvierten Sánchez y Cipoletta (2003, p. 54):

“Estas breves referencias son para destacar que, si bien están presentes, los problemas relacionados con las estrecheces físicas de la infraestructura son menores con relación a las de organización, que a modo de simple enumeración, se resumen en los siguientes: trabas burocráticas, demoras e incertidumbres en las autorizaciones internacionales a los transportistas; falta de continuidad en los organismos públicos y de los funcionarios; multiplicidad y superposición de normas nacionales”.

La consolidación de circuitos camioneros responde a la dimensión intermodal e interterritorial que se está promoviendo en el país con respecto a la evaluación cruzada de los tipos de transporte para establecer de manera complementaria cómo en suma y de manera dispar las empresas y sectores dedicados a estos menesteres podrían actuar. De paso, sobre la posibilidad de ordenar conforme a las plataformas logísticas ubicadas en cada área del país un flujo de carga y trayectos conforme a la evaluación de las distintas estructuras consolidadas correspondientes a zonas especiales, francas e industriales. Caracteriza Duque (2008, p. 3):

“Si se implementa un sistema de transporte troncalizado que integre varios modos de transporte, articulados con puertos secos para transferir contenedores en puntos estratégicos de las troncales viales nacionales, definiendo ejes que conecten los escenarios industriales del país mediante el sistema ferroviario y fluvial ubicados en los dos valles de las grandes cuencas intercordilleranas, para movilizar la carga desde y hacia los puertos de ambos océanos,

se podrían obtener ventajas económicas como resultado de combinar varios modos de transporte, sin que tengan que competir río, carretera y ferrocarril. Esto debe acompañarse de una política agresiva de zonas industriales diferenciadas y estratégicas, según se trate de productos para el consumo nacional, para la exportación por mares o para salir por el medio aéreo. El transporte de carga en Colombia tiene un medio carretero tan ineficiente, que el sector privado destina la mitad de los costos de logística a pagar costos de transporte. Además de una infraestructura asimétricamente ruinosa, nuestro parque automotor está envejecido, es excedentario en oferta e informal en su organización. Más de la mitad del parque y su edad promedio superan suficientemente los 20 años. Los camiones de servicio público donde dominan los tractocamiones, en número apenas casi duplican a los de servicio privado y que son mayoritariamente de dos ejes rígidos, lo que se explica por las falencias y costos del sistema público”.

El grueso de la economía de la carga de transporte aún no concuerda con la disposición de la oferta camionera. La sensibilidad que presentan conforme al comportamiento económico está a expensas no solo de la capacidad productiva nacional, la caída en el comercio y el precio de algunos bienes y mercaderías tradicionales y no tradicionales vulneran las condiciones de un sector que aún no ha superado los costos en que han tenido que incurrir para ofrecer una flota de tractocamiones acorde con las exigencias internacionales, tras de los cuales se espera que la capacidad instalada sirva de aliciente económico para la actividad. Comenta Restrepo (2010, p. 6a)¹:

“Según un informe del Banco Mundial en Colombia existe una falta de articulación entre río, carretera y ferrocarril, lo cual encarece en más de 50 por ciento los costos logísticos de

transporte. Esto se explica, en parte, por el hecho de que mientras el 60 por ciento del transporte europeo es multimodal, en Colombia esta cifra es tan solo de 1,5 por ciento. Para lograr los resultados esperados también es necesario implementar unas zonas logísticas en puertos de frontera y grandes ciudades”.

Es importante que se analice efectivamente las dimensiones de la capacidad instalada conforme a los circuitos, rutas, trayectos y zonas logísticas y conforme a ellas, poder orientar algunos elementos de fondo acerca de los recorridos que hacen los camiones con respecto al tipo de carga, el peso económico, el análisis del mercado internacional de las mismas y la propia probabilidad de que conforme con dichos criterios, las empresas y empresarios dedicados a dichos menesteres puedan estimar la conveniencia de jugar un papel más relevante en la materia. Mientras se continúe esperando la llegada o la salida de mercancías se estará en un cuello de botella. Determina Duque (2007, p. 17):

“Los vehículos para el parque automotor de carga son el 56% privados y el 44% públicos. Los camiones rígidos de 2 ejes (C2) y las tractomulas (C3S), configuran el 90% de la capacidad ofrecida, con similar participación. El servicio particular ofrece el 25% de la capacidad instalada, y el público el 75% restante. En cuanto a la demanda, el sector manufacturero ocupa un 51%, el agropecuario un 31% y el minero un 18% restante. Las exportaciones son el 10% de esta demanda. Por generación de carga, el occidente colombiano con el Valle al frente genera el 31%, el eje Santander, Cundinamarca Tolima, el 30% con Bogotá a la cabeza, y la Costa Atlántica el 17% con Barranquilla en primer lugar”.

El transporte de carga terrestre presenta ciertos patrones pivótales en cuanto a la manera

¹ Juan Manuel Restrepo, director regional de Inviás, destacó los avances que lleva este proyecto, que servirá para descongestionar definitivamente el flujo entre la capital antioqueña y el suroeste. La vía conecta a Medellín con el occidente del país. En: Ospina Zapata, Gustavo. Retorno Ancón sur está listo. En *El Colombiano*, s.v. Área Metro, p. 6a, 30 de abril de 2010, Medellín.

como se puede acceder. Es decir, que dadas las circunstancias solo accede al mismo quien pueda asumir los costos a los que haya lugar. Su naturaleza movable implica para quienes pretendan sacar economía del mismo, revisar constantemente los cambios y decisiones que desde distintos flancos pueden poner en jaque u ofrecer oportunidades no estimadas por la mirada extrema sobre la que se entiende se desarrolla la actividad de despacho y recibo de carga, poco reproducible generalmente hacia las economías de escala. Exponen Perrotti y Sánchez (2011, p. 37):

“El costo en transporte se divide en caminos pavimentados y vías férreas. En el primer caso las erogaciones tienen en cuenta las necesidades de inversión de las autopistas de alto estándar y las carreteras secundarias. Por su parte, los costos de un kilómetro de vías férreas fueron provistos por especialistas del sector y tienen en cuenta una topografía medida e incluyen las erogaciones de los sistemas de control y señalización. El costo de un kilómetro de carretera depende, al igual que para las vías férreas, de la topografía de la región. El valor presentado es una ponderación de costos promedios para caminos de autopista de alto estándar y de carreteras secundarias. Las fuentes de información corresponden a la CEPAL”.

La actividad implica tener el precio como referencia a la hora de establecer los fundamentos sobre los cuales puede optimizarse el transporte de carga. Es decir, que el costo de operación a la par que el precio pasa a considerarse marco de optimización del transporte de carga y no propiamente resultados para su puesta en marcha o la adjudicación de los distintos trayectos. Es decir, que aun en materia de peso, tamaño o volumen de carga, la obligación de revisar la disponibilidad y opciones de oferta para la disposición depende de la diversidad

de ofertas que hagan las empresas respecto a los distintos circuitos y recorridos. Contempla Carmona (2009, p. 182):

“Al margen de la situación que vive el autotransporte, el resto de los modos de transporte de carga, como el ferroviario, se han visto enmarcados por un procedimiento distinto de promover la integración, mediante organizaciones denominadas Corredores de Transporte, que promueven la coordinación a nivel interestatal o intermunicipal a través de la región. Estas organizaciones promueven incluso acciones en los ámbitos de medio ambiente e intercambio de conocimiento a lo largo de su zona de influencia”.

Es importante que se eleve la discusión a un perfil técnico no solo con respecto a la capacidad instalada, costos y precios, sino con respecto a toda la estructura que implica la revisión de este renglón tan importante como en el caso del ICTC.² El análisis sistémico puede dar muestras generales sobre los aspectos que deben articularse a la hora de contemplar el análisis del transporte de carga terrestre y el análisis estratégico en la toma de decisiones conforme a acciones que deben realizarse constantemente para situar a este sector en una senda dinámica sobre la cual pueda extenderse además de su actividad, la relación con otras de manera directa y complementaria. Aseveran Ospina *et al.* que el modelo de asignación de flujos se puede constituir en una herramienta poderosa de la planeación de infraestructura de transporte. (2005, p. 27). Complementa Márquez (2011, p. 112):

“El modelo de optimización, más que la competencia entre los modos de transporte, destaca el alcance de la complementariedad que debe existir entre las infraestructuras de los modos de transporte considerados, en

² El Índice de Costos del Transporte de Carga por Carretera, ICTC, es el resultado de una investigación del sector realizada por el DANE en el marco del Conpes 3489 de 2007, que permite medir las variaciones promedio de precios de un conjunto representativo de bienes y servicios, necesarios para garantizar la movilización de un vehículo prestador del servicio del transporte de carga por carretera en el país a lo largo del tiempo. DANE (2009, p. 5).

especial las combinaciones ferroviario-fluvial y carretero-fluvial”.

El análisis sistémico contiene las condiciones macro (políticas) que debe contener el grueso de la actividad de transporte de carga terrestre de manera agregada. Seguidamente de la dimensión competitiva y productiva derivada del análisis micro. A su vez, tiene presente la perspectiva de índole meso, sobre la cual se espera que además de extenderse intereses por cuenta de la oferta y la demanda, puedan construirse y consolidarse redes de trabajo entre los distintos estamentos y, finalmente, en cuanto a los elementos del análisis se tienen las metas como consecuentes de los pasos anteriores, pero que en suma deben girar en torno a la definición de políticas para la evaluación y valoración estratégica del transporte. Subraya Echeverría (2002, p. 36):

“Por otra parte, se ha destacado un nuevo actor en esta compleja realidad sectorial, que es la introducción de las concesiones en la provisión de la infraestructura vial, el que ha cambiado también las condiciones para los operadores de transporte carretero, que a lo menos en principio, se han transformado en clientes de estas empresas, ya no usuarios, lo que conlleva una modalidad de interacción con diferencias relevantes”.

La propuesta estratégica está encaminada a analizar las condiciones del mercado, la oferta, la demanda, del gobierno y el sector externo con respecto a los elementos que podrían trazarse en cuanto a toma de decisiones. Se presenta como en panorama táctico en cuanto a oportunidades cuantificables y medibles con respecto a la capacidad del sector para absorber o internalizar diferentes circunstancias en cuanto a costos y precios. Es una manera simplificada de ilustrar el alcance que tiene el sector en la medida de los beneficios y costos con respecto a las inversiones y acciones que deben realizarse para superponer a la actividad. Según el Ministerio de Transporte colombiano (Duque, 2007, p. 3):

“La congestión y una insuficiente infraestructura reducen la productividad y la viabilidad económica

“La propuesta estratégica está encaminada a analizar las condiciones del mercado, la oferta, la demanda, del gobierno y el sector externo con respecto a los elementos que podrían trazarse en cuanto a toma de decisiones. Se presenta como en panorama táctico en cuanto a oportunidades cuantificables y medibles con respecto a la capacidad del sector para absorber o internalizar diferentes circunstancias en cuanto a costos y precios.”

de un país, aumentan el costo del transporte, y deterioran el ambiente. Pese a la importancia del sector transporte, la planeación estratégica de la infraestructura no ha recibido suficiente atención por parte del sector académico y de los actores de planeación: la movilidad y la infraestructura del transporte son fundamento para el crecimiento económico y el comercio regional e internacional. Para el periodo 1995–2003, según el Ministerio de Transporte, mientras el PIB de Colombia tuvo un crecimiento promedio del 2,79% por año, el del PIB del sector transporte fue del 1,72%. Al analizar la contribución de cada uno de los modos al PIB transporte, para el periodo 1994–2003, el modo carretero aporta el 75% del valor total, el transporte por agua solamente el 2%, el aéreo el

9%. El 14% restante se le atribuye a los servicios auxiliares y complementarios del transporte” (*El transporte en cifras*, 2004).

La combinación de ambos elementos desde el frente institucional y del mercado trata de establecer los mecanismos de convergencia que pueden situar al transporte de carga en una actividad con características de industria y de paso en economía del transporte. Mientras continúen las diversas actividades trabajando de manera separada, la discusión estará sembrada en la valoración solo del mercado, siendo el componente institucional un factor preponderante precisamente para establecer los alcances del mercado del transporte,

CONCLUSIONES

Las condiciones de eficiencia de la carga no pueden estar supeditadas al tipo de bien o mercancía dispuesta a transportarse. Cuando algún sector comprende e incorpora en su gestión condiciones de competencia y competitivas del mercado, está en capacidad de hacer frente a cualquier alteración del mercado o de las condiciones en que se desarrolla la carga que tradicionalmente ha utilizado dicho medio de transporte terrestre carretero, mostrando su capacidad de adaptación hacia otros frentes. Este escenario permite evidenciar las características que tienen para desplazarse fácilmente de un sector a otros.

Es imperativo edificar la estructura de accesos y complementación de carga que entre los diversos sectores transportadores debe realizarse. La realidad física y geográfica del país no permite que cada sector se vea de manera independiente, asumiendo costos que bien podría solventar si cada actividad se evalúa de manera intermodal. De no continuar considerando dicho andamiaje,

si bien ninguno de los sistemas de transporte desaparecerá, aun por separado, la reducción de los beneficios individuales con cargo a ellos hará que estas actividades sean poco rentables en el tiempo y continuarán como hasta ahora con esporádicas ganancias.

La apuesta depende de la ilustración y proliferación de corredores logísticos que a la par con las actividades económicas y productivas dispensadas en diferentes flancos, esté circundada por una oferta de infraestructura que exija la circulación por tramos o circuitos de los distintos medios de transporte. De lo contrario, la competencia intrínseca además de controvertible es insensata en un contexto en el que la evolución del transporte de carga depende de la cobertura simultánea que pueda presentarse entre ellos. No obstante, esta senda está sujeta a las expectativas económicas y financieras de los diferentes oferentes, que al parecer es el elemento que no permite engranar criterios comunes de trabajo entre las partes.

BIBLIOGRAFÍA

- Acosta de Valencia, Zenaida María (2004). Regulación de los servicios de transporte en Colombia y Comercio Internacional. Documento 265. Archivos de economía. República de Colombia: Departamento Nacional de Planeación, Dirección de Estudios Económicos.
- Arroyo, Isabel (2007). *Transporte de calidad. Modernizando el transporte terrestre de carga en Colombia*. Programa de Apoyo a la Competitividad de la Oficina de Políticas Públicas y Competitividad de la CAF. Versión digital en: www.caf.com/pacpac@caf.com. Corporación Andina de Fomento.
- Cáceres Mendoza, Daniel G.; Mojica Rodríguez, Ángela; Escobar Serrano, Martha L.; Guío Pérez, Gilberto; Ramos Maldonado, Luis Alejandro; Cubides Quitán, Haiber (2006). *Diagnóstico del Sector Transporte*. Bogotá, D.C.: Ministerio de Transporte, Oficina de Planeación, Grupo Planeación Sectorial, Ministerio de Transporte, Oficina Asesora de Planeación.
- Carmona, Ernesto (2009). Retos y oportunidades para el transporte transfronterizo México - Estados Unidos. *Norteamérica*, año 4, No. 2, julio-diciembre.
- Cipoletta Thomasian, Georgina; Pérez Salas, Gabriel; Sánchez Ricardo, J. (2010). *Políticas integradas de infraestructura, transporte y logística: experiencias internacionales y propuestas iniciales*. Santiago de Chile: CEPAL, División de Recursos Naturales e Infraestructura, Serie Recursos Naturales e Infraestructura 150.
- Cipoletta Tomassian, G, Rozas Balbontín, P; Sánchez, R. y Tromben, V. (2010). Políticas de Infraestructura y Transporte en América Latina: Restricciones al Desarrollo y a la Integración. *Mundo Nuevo*.
- Cipoletta Tomassian, G. y Sánchez, R. (2009). *Análisis del Régimen de Concesiones Viales en Argentina 1990-2008*. Serie DRNI, N° 145, Santiago de Chile: CEPAL,
- Colfecar (2005). *Empresa para hacer industria*. Bogotá D.C.: Colfecar, octubre.
- DANE (2009). *Resumen de la metodología de índice de costos de transporte de carga por carretera, ICTC*. Bogotá: Dirección de Regulación, Planeación, Estandarización y Normalización.
- Documento Conpes 3547 (2008). *Política nacionallogística*. Bogotá, D.C.: Departamento Nacional de Planeación, Ministerio de Transporte, Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, DIAN.
- Duque Escobar, Gonzalo (2008). *Problemática y posibilidades del sistema de transporte de carga en Colombia*. Universidad Nacional de Colombia, sede Manizales. Recuperado de: www.geocities.com/economiaaytransportes.
- Duque Escobar, Gonzalo (2007). *Introducción a la economía del transporte. Línea de profundización en vías, transportes y geotecnia. Módulo de economía del transporte*. Manizales: Universidad Nacional de Colombia, sede Manizales.
- Duque Escobar, Gonzalo (2007). *El transporte en Colombia y en el eje cafetero. Notas para el módulo de economía del transporte. Fundamentos de economía y Transportes. Posgrado y línea de profundización en vías y transportes*. Manizales.
- Echeverría, Myriam (2002). *Competencia y complementación de los modos carretero y ferroviario en el transporte de cargas. Síntesis de un seminario*. Serie Recursos naturales e infraestructura, 44, Santiago de Chile: CEPAL

- ECLAC, División de Recursos Naturales e Infraestructura, Unidad de Transporte, julio.
- Echeverry Garzón, Juan Carlos; Eslava Mejía, Marcela y Lozano Rodríguez, Eleonora (1999). *Transporte carretero de carga. Taller de regulación, Informe final*. Documento 120, Bogotá: Departamento Nacional de Planeación, Archivos de Macroeconomía.
- Eslava Mejía, Marcela y Lozano Rodríguez, Eleonora (1999). *El transporte terrestre de carga en Colombia*. Archivos de macroeconomía, Documento 105. Documento para el Taller de regulación DNP-UMACRO. Bogotá: Departamento Nacional de Planeación, Unidad de Análisis Macroeconómico.
- Falcón, Roberto (2007). Normativa del Transporte Terrestre de Cargas Nacionales e Internacionales en Argentina. *Revista de Negocios Internacionais*, Piracicaba 5 (9).
- Hidalgo, Darío (2011). *Transporte sostenible para América Latina: situación actual y perspectivas*. Documento de respaldo. Foro de transporte sostenible. FTS de América Latina 2011. Bogotá: Centro de las Naciones Unidas para el Desarrollo Regional, Banco Interamericano de Desarrollo.
- Guidobono, Graciela (2009). *La capacitación en las empresas del sector transporte terrestre de carga y logística en América Latina. Perspectiva actual y desafíos*. Santiago de Chile: CEPAL.
- Kohon, Jorge (2011). "La infraestructura en el desarrollo integral de América Latina. Diagnóstico estratégico y propuesta para una agenda prioritaria". Transporte IDeAL 2011. CAF a solicitud de la Secretaría General Iberoamericana (SEGIB) para su presentación en la XXI Cumbre Iberoamericana de Jefes de Estado y de Gobierno celebrada en Asunción, Paraguay.
- Linares, Rosalba (2003). Actores sociales y nuevos movimientos: conflictos en el transporte de carga internacional. *Geoenseñanza*, Vol. 8 (1), Táchira: Centro de Estudios de Fronteras e Integración (CEFI), Universidad de Los Andes.
- Márquez, Luis Gabriel (2011). "Optimización de una red de transporte combinado para la exportación del carbón al interior de Colombia". *Revista EIA*, Medellín: Escuela de Ingeniería de Antioquia, 16.
- Ministerio de Transporte (2010). *Transporte en cifras, versión 2010. Documento estadístico del sector transporte*. Bogotá: Superintendencia de Puertos y Transporte, Instituto Nacional de Vías, Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, Instituto Nacional de Concesiones, Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena. Recuperado de: feelingbag@gmail.com
- Ministerio de Transporte (2008). *Política nacional logística*. Documento Conpes 3547. Versión aprobada, Bogotá, D.C. octubre.
- Ministerio de Transporte (2005). *Caracterización del transporte en Colombia. Diagnóstico y proyectos de transporte e infraestructura*. Bogotá, D.C.: Ministerio de Transporte, Oficina de Planeación, febrero.
- Ospina, Germán; Díaz, Jairo; Hoyos, Carolina y Roda, Pablo (2005). *Modelación del transporte de los flujos de comercio exterior colombiano*. DNP-USAID.
- Pérez Salas, Gabriel (2009). *El transporte terrestre y su rol en el desarrollo económico y social. Principales tendencias internacionales y regionales en materia de logística y el rol del transporte terrestre*. Área Infraestructura y Transporte. DRNI, CEPAL, Naciones Unidas.
- Pérez V., Gerson Javier (2005). *La infraestructura del transporte vial y la movilización de carga en Colombia. Documentos de trabajo sobre economía regional*, No. 64, Bogotá: Banco de la República.

- Perrotti, Daniel E. y Sánchez, Ricardo J. (2011). *La brecha de infraestructura en América Latina y el Caribe*. Serie Recursos naturales e infraestructura, 153, Santiago de Chile: CEPAL, División de Recursos Naturales e Infraestructura.
- Sánchez Ricardo, J. y Wilmsmeier, Gordon (2005). *Provisión de infraestructura de transporte en América Latina: experiencia reciente y problemas observados*. Serie Recursos naturales e infraestructura, 94, Santiago de Chile: CEPAL, División de Recursos Naturales e Infraestructura, agosto.
- Sánchez Ricardo, J. y Cipoletta Tomassian, Georgina (2003). *Identificación de obstáculos al transporte terrestre internacional de cargas en el Mercosur*. Serie Recursos naturales e infraestructura, 94, Santiago de Chile: CEPAL, División de Recursos Naturales e Infraestructura, Unidad de Transporte, agosto.
- Santamaría Daza, Ricardo (2009). Alistan 20 centros de logística comercial. *Portafolio*. Bogotá: Casa Editorial El Tiempo, año 15, No. 3283.
- Thomson, Ian (2001). *El desarrollo institucional del transporte en América Latina durante los últimos veinticinco años del siglo veinte*. Serie Recursos naturales e infraestructura, 17, Santiago de Chile: CEPAL, División de Recursos Naturales e Infraestructura, Unidad de Transporte.
- Tobón A., Alexander y Galvis, Diana (2009). Análisis sobre la evolución reciente del sector de transporte en Colombia. *Coyuntura Económica*, No. 13, agosto, Medellín: Universidad de Antioquia.
- Vega Armenta, Anselmo José (2008). Eslabonamientos productivos y cambio estructural en Colombia, 1990-2004. *Revista CIFE*, No. 13, Bogotá: Universidad Santo Tomás.
- Vanegas, Hernán (2009). "Atraso en red de carreteras le resta competitividad a Colombia". *Eafitense* nov. 2008 - enero 2009, edición No. 97, Medellín: Universidad EAFIT.