Recibido: 22/09/2021
Aprobado: 1/11/2021

La infraestructura de transporte en Colombia: una tarea pendiente que se resiente por la emergencia sanitaria de la COVID-19[1]

Palabras clave: Infrastructura de transporte, logística, comercio internacional, puertos, vías, aeropuertos.

El COVID-19 nos cambió la vida a todos. Las consecuencias de este hecho nos obligan a ser más creativos y a redoblar los esfuerzos para tratar de recuperar el tiempo perdido. En el mundo, la gran mayoría de los países se vio altamente afectada sanitaria, social y económicamente. La emergencia sanitaria produjo un debilitamiento del comercio mundial que terminó de complicar un panorama económico y social, que aún se recuperaba de la crisis financiera de los años 2008 y 2009. En efecto, Peña Santana, (2020) manifiesta que "según el Banco Mundial con esta pandemia se espera que haya una reducción de más del 5 % en la economía mundial"(p10), pues el temor por la propagación del virus obligó a la mayoría de los países a implementar medidas de restricción en la movilización durante varios meses.

Colombia no escapó a esta realidad: la pandemia cambió la cotidianidad y las actividades que normalmente realizan los ciudadanos. El crecimiento económico del país, destacable durante la última década, fomentó una creciente demanda de los servicios de transporte terrestre, marítimo y aéreo para comercializar bienes dentro y fuera del territorio nacional; sin embargo, la falta de una adecuada y moderna infraestructura de transporte vial, unido al bajón comercial de los dos últimos años, a causa de pandemia, nos colocan en condiciones desfavorables de competitividad en el ámbito latinoamericano. Veamos:

> Según el Índice de Calidad de la Infraestructura Vial del país, el aumento en la calificación en lo corrido de la década fue la tercera más alta (+0,58), solo superado por Bolivia (+1,28) y Paraguay (+0,63). Sin embargo, el país no solamente se mantiene con un puntaje por debajo del promedio de la región, 3,38 versus 3,64 para América Latina y el Caribe, sino que ha perdido posiciones en el ranking, pasando del puesto 101 en 2009 al 104 en 2019 (Mejía y Delgado, 2020, p.6).

Si bien la evolución de la inversión en infraestructura colombiana en la última década mejoró considerablemente, en especial debido al desarrollo de los

[1] Documento elaborado en el curso Competencias Idiomáticas Básicas a cargo de la Facultad de Filosofía y Ciencias Humanas de la Universidad de la Sabana, Chía-Cundinamarca, Colombia.

proyectos de obras viales de cuarta generación que iniciaron en el periodo 2014-2016, los principales indicadores a nivel internacional muestran que aún hay rezago en este frente. En efecto, datos comparativos de la calidad de la infraestructura en relación con el PIB per cápita en 124 países emergentes indican que la calidad de la infraestructura en Colombia es aún deficiente para su nivel actual de desarrollo (Mejía y Delgado, 2020).

Por ello, Se debe considerar que el crecimiento económico del país está directamente relacionado con la inversión tanto pública como privada, en todos los sectores de la economía. No obstante, desarrollar el sector de infraestructura, genera empleo en áreas remotas por donde se construyen nuevos ejes logísticos o vías hacia empresas locales y sociedades portuarias, que se verían beneficiadas al obtener servicios públicos como acueducto, alcantarillado, vías pavimentadas, energía, telecomunicaciones y demás, combatiendo la pobreza en el país (Sandri Vilar, 2013).

Para lograr este nivel en Colombia, es urgente hacer una fuerte inversión de recursos económicos, que deberían provenir del Gobierno Nacional y la inversión nacional o extranjera, que permita incidir en la agenda de recuperación económica posterior a la pandemia del COVID-19. Esto, a su vez, repercutirá en otros sectores de la economía y tendría un efecto positivo sobre el empleo y el ingreso en los hogares de los Colombianos.

Por otro lado, la infraestructura portuaria es vital para el desarrollo de un país, ya que por este medio de transporte se moviliza el comercio exterior de toda la nación, lo que determina su capacidad de intercambio comercial y se refleja en su relación con el Producto Interno Bruto. Por ende, está directamente relacionado con el crecimiento económico y la distribución de ingresos de su población, afectando para bien o para mal la competitividad del país. De hecho,

> en Colombia, se ha incrementado la productividad nacional en la última década, contando con tasas de crecimiento positivo a partir del año 2000 (…) Y, gracias al crecimiento del comercio exterior, el PIB Colombiano creció a un ritmo mayor que el resto de Latinoamérica en los años 2006 y 2007 (…) fue de $328.4 billones de dólares en 2011 y su calificación en el ranking de infraestructura fue el puesto 93 sobre 144 en el ranking de infraestructura. Lo que la deja muy por debajo de los sitios privilegiados de países con mayor inversión y calidad de infraestructura (Sandri Vilar, 2013, p4).

Así mismo, en el reporte de competitividad global elaborado por el Foro Económico Mundial, donde uno es la calificación más baja y siete la más alta, Colombia calificó con 3,4 puntos en cuanto a su calidad en infraestructura. Esta,

que bien no puede tildarse de mínima o mediocre, comprueba la necesidad de inversión en construcciones y contratos de infraestructura, o creación de nuevas sociedades portuarias (Sandri Vilar, 2013).

Para un importane sector como es el portuario, también se requiere una mayor inversión de capital, y mejorar la eficiencia en la prestación de servicios en operaciones portuarias, profundidad del canal de acceso, tarifas de manejo de carga competitivas y accesibilidad a los puertos por vía terrestre por parte de las Sociedades Portuarias. Además, se necesita mejorar la calidad en los servicios y la capacidad de manejo de carga de manera sostenible, incorporar nuevas tecnologías de comunicación y mejores equipos e instalaciones. A su vez, estas sociedades portuarias deben estar preparadas para competir globalmente, lo que implica una rápida adaptabilidad a nuevas condiciones del mercado.

Al respecto, Sandri Vilar (2013) expresa que:

> La Eficiencia Portuaria está directamente relacionada con los costos de transporte, así como influyen la distancia a recorrer, volúmenes de la mercancía y las características del producto. De hecho, se encuentra que las mejoras en la eficiencia de los puertos, de un 25 % a un 75 %, reduce los costos de transporte en un 12 %, que es el equivalente a 5 000 millas de distancia (p11).

Uno de los mayores impactos de la pandemia en el transporte fue la carga aérea, que es utilizada por millones de empresas en todo el mundo. Según datos de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA), a abril de 2020, el transporte de carga ha caído un 27,7% respecto al año anterior, 2019. Adicionalmente, la capacidad global se habría reducido un 42 % de carga y en pasajeros un 75% (Peña Santana, 2020). Pero aunque el transporte de carga no hubiese descendido con esta restricción de capacidad, tampoco se hubiera podido cumplir con el 100%.

De igual manera, Peña Ssantamaría (2021) considera que el transporte de carga no ha sido el único afectado, pues el transporte de pasajeros se detuvo drásticamente, casi que en un 100 %, durante los meses de abril, mayo y junio. A partir del mes julio, se abrieron fronteras utilizando solamente parte de la ocupación, y aun así, los impactos son catastróficos. No obstante,

> en la infraestructura aérea, Colombia muestra una mejoría en su puntaje y posicionamiento, ganando tres lugares entre 2009 y 2019 y ubicándose 78 entre 141 países. Se destaca que, pese a que su posición se mantiene baja, en 2019 fue el segundo país con mejor puntaje de Latinoamérica (Mejía y Delgado, 2020, p6).

Y es que partir de la pandemia, las empresas marítimas, entidades gubernamentales y aduanas, operaron con un personal limitado, no sólo por razones de enfermedad, sino por dificultades para llegar a sus lugares de trabajo por las restricciones impuestas por los gobiernos. Por ello, el transporte aéreo ha sido el medio de transporte que más ha sufrido los efectos del Covid 19, a razón de los bloqueos en frontera y las fuertes restricciones gubernamentales para ingresos de turistas. Las aerolíneas optaron por sacar de circulación la mayoría de los aviones de turismo. El transporte terrestre también se vio afectado, pero en esta ocasión debido a las medidas sanitarias estrictas que tomaron los países con el fin de reducir los contagios, tales como las cuarentenas (Pérez et al. 2021).

Sin duda, al mejorar la infraestructura de transporte multimodal, se incrementan los efectos directos de la competitividad y eficiencia del sector productivo, y por esta vía, un mayor crecimiento económico de largo plazo. Y esto es lo que se debe lograr. La senda de recuperación de la economía colombiana después del choque viral-petrolero asociado a la recesión a nivel mundial causada por el COVID-19 y los bajos precios del petróleo requiere de cuantiosas inversiones que permitan reactivar su aparato productivo, generar empleos y elevar el nivel de ingresos del país (Mejía y Delgado2020).

Un impacto para elevar el nivel de ingresos del país a corto plazo, expuesto por Mejía y Delgado (2020) puede ser una red de transporte desarrollada, que permitiría una reorganización logística de las empresas y el aumento de la eficiencia de estas al reducir costos de transacción e incrementar la demanda y oferta de productos. Y a largo plazo, una infraestructura de transporte avanzada, la cual proporciona servicios de transporte más rápidos y de menor costo.

Esto atrae un incremento en la productividad del resto de sectores económicos que utilizan directa o indirectamente la infraestructura, principalmente el agropecuario, industrial y comercial. La inversión en la infraestructura también crea empleos, ya que cuando hay mayor inversión se incrementa el empleo en el sector de la construcción. Y también al mantener y operar una nueva infraestructura de transporte crece la productividad en las empresas, lo que ocasiona un incremento de la demanda del trabajo, así como la entrada de nuevas firmas al mercado.

Dadas las dificultades presentadas en el periodo 2020-2021, se ha desarrollado en mayor medida la tecnología, donde está como ejemplo el comercio electrónico, el cual favorece la distribución de bienes primordiales y

alimentos, en un tiempo determinado. Por tal razon, es necesario que las empresas aprendan a adaptarse de manera rápida a los cambios, satisfaciendo, de manera oportuna, el incremento de la demanda y cumpliendo con los tiempos establecidos de entrega. De igual manera, contar con un inventario de seguridad, por si hay próximos problemas, no estar muy afectados por ellos. Las empresas de infraestructura de transporte deberían tomar en cuenta estas recomendaciones y apoyarse en la tecnología.

Finalmente, sabemos los efectos positivos que a nivel nacional e internacional tiene la inversión en infraestructura sobre el crecimiento económico de los países, especialmente aquellos en vías de desarrollo. También observamos que la logística y el transporte hoy en día se ha tornado más complejo que antes. Por todas estas razones, y las ya expresadas anteriormente, la inversión en infraestructura de transporte, en especial en la infraesturcutra portuaria, es extremadamente necesaria para impulsar el desarrollo de Colombia.

Brianna Iguarán Sotomayor
briannaigso@unisabana.edu.co
Administración de mercadeo y Logística Internacional

Referencias

Mejía, L. F., y Delgado, M. E. (2020). Impacto macroeconómico y social de la inversión en infraestructura en Colombia, 2021-2030. https://bit.ly/3Hzshrn

Peña Santana, J. (2020). Impacto Del Covid-19 en la logística de transporte aereo de mercancias. https://bit.ly/2Z8yOYC

Pérez, A., Osorio, W., & Padierna, M. (2021). Impacto del Covid-19 en la logística internacional. https://bit.ly/3CA6lsb

Sandri Vilar, S., 2013. Infraestructura Portuaria En Colombia, Un Reto Permanente Para El Comercio Internacional. https://bit.ly/3cvkz2Z