

Comentario Económico del día

Director: Sergio Clavijo
Con la colaboración de Álvaro Parga

Marzo 5 de 2014

Infraestructura y competitividad: el dilema de los fletes de transporte

La Cámara Colombiana de Infraestructura (CCI) ha venido enfatizando que no basta con acelerar la dotación de “dobles calzadas”, sino que se requiere que: i) estas sean trazadas por los corredores más vitales por donde debe cruzar la carga del país; y ii) que las pendientes, viaductos y puentes permitan que dicho transporte ocurra con mayor productividad (es decir, en menos tiempo y a menor costo por unidad transportada), ver http://www.eltiempo.com/opinion/columnistas/juanmartncaicedoferrer/ARTICULO-WEB-NEW_NOTA_INTERIOR-13438058.html.

Ejemplos recientes de estos problemas de diseño y baja productividad de las vías incluyen: i) errores en los trazados de salida de Bogotá hacia Santa Marta (Ruta del Sol), aún no resueltos; ii) errores en la forma (a pura dinamita) y trazado (escogencia de punto elevadísimo) para el Túnel de la Línea; y iii) pendientes que superan el 7% en diversas vías, con lo cual el alto consumo de combustible y la lentitud a la cual pueden desplazarse las tractomulas no logran el objetivo de abaratar los costos del transporte de Colombia. En este sentido, debería seguirse el ejemplo de buenos trazados de viaductos, puentes y pendientes de las rutas de Antioquia, diseñadas por ISA, aunque cabe destacar que (con razón) muchos cuestionan la productividad que ellas representarían para la carga, dado que Urabá no es un puerto que permita una conexión con el resto del Caribe.

A pesar de que en Colombia venimos hablando copiosamente de nuevos kilómetros de dichas “dobles calzadas”, y de planes ambiciosos tipo Cuarta Generación (con asignaciones de \$44 billones para el próximo quinquenio), como economistas debemos intentar responder “la pregunta clave”: ¿Cuánto ha bajado el costo de los fletes en Colombia gracias a los avances antes mencionados? ¿Qué magnitud de la brecha internacional de sobrecosto del 16% se ha logrado acortar recientemente?

Anif ha estimado que, infortunadamente, dichos costos no se han reducido, sino que por el contrario han continuado encareciéndose. Por ejemplo, el costo promedio por contenedor de carga (derivado del promedio entre el costo de exportación y el costo de importación) pasó de US\$1.759 en 2006 a US\$2.413 en 2013, un impresionante incremento del 37% en siete años, equivalente a incrementos del 5.4% anual (el doble de la inflación anual). Todavía peor, si se contabiliza lo ocurrido durante la Administración Santos (2010-2013) se observa un incremento (en dólares) a razón del 18% anual.

Esta tendencia en el valor de fletes va en contravía de lo observado en la propia América Latina, para no mencionar el caso de Asia. En efecto, el valor promedio de fletes en la región fue de US\$1.310 durante

Continúa

Director: Sergio Clavijo

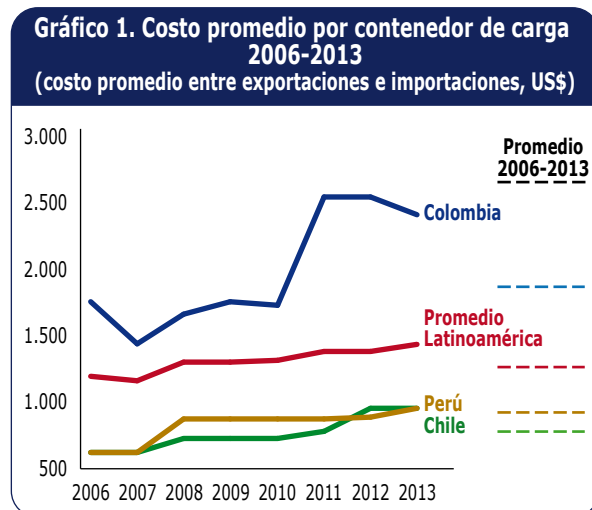
Con la colaboración de Álvaro Parga

2006-2013, mientras que en Colombia ascendió a los US\$1.983, manteniéndose una brecha promedio cercana al 50% (en dólares), ver gráfico 1. Dicha brecha en contra del país supera el 100% cuando se le compara con Chile (US\$764) o Perú (US\$822). Triste, pero factual, constatar que Colombia, a pesar de todos los discursos oficiales, desde Uribe-I hasta el pronto Santos-II, continúa con uno de los costos transporte más elevados de la región; ¿cómo poder aprovechar así los TLCs que ya cubren cerca del 75% de nuestra canasta de comercio internacional?

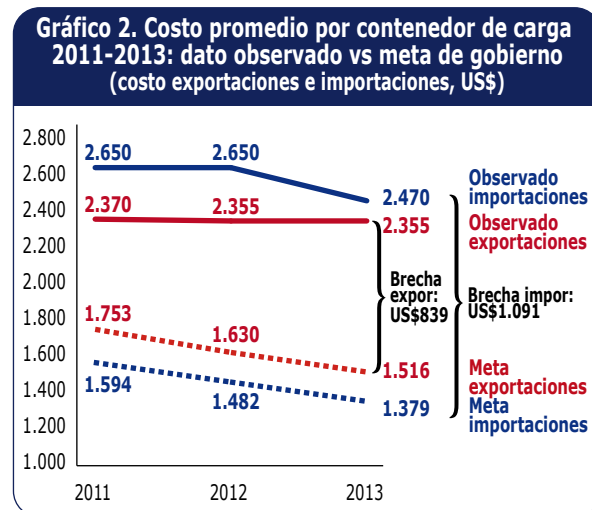
Según Sinergia-DNP, se esperaba que el costo promedio de exportación disminuyera a los US\$1.516 por contenedor en 2013 (ver gráfico 2). No obstante, durante el período 2011-2013 la reducción fue totalmente marginal, al pasar de los US\$2.370 a los US\$2.355, lo cual representa un sobrecosto del 55% con respecto del objetivo oficial. Algo similar ocurrió con la brecha de sobrecostos en las importaciones, al cerrar con costos de US\$2.470 en 2013, quedando con un sobrecosto respecto de la meta del 79%.

Si bien el gobierno se ha movido en la dirección correcta de tratar de corregir serios cuellos de botella financieros (a través de la FDN) y de superar la “triada de problemas” jurídicos (consultas previas, expropiación de predios y licencias ambientales a través de la Ley 1682 de 2013), los indicadores de costos de transporte nos indican que el progreso en reducción de costos de transporte ha sido casi nulo. De hecho, preocupa que vías cruciales (Ruta del Sol, Buenaventura y el Túnel de la Línea) continúen con serios problemas y que la amenaza constante de paros resulte en incrementos en los costos de transporte.

En síntesis, a lo largo del período 2006-2013, Colombia ha venido enfrentando altos costos de transporte, superando significativamente el promedio de la región latinoamericana. En los inicios de la Administración Santos se habló del pronto desmonte de la “tabla mínima de fletes” y de permitir la libre competencia para reducir dichos sobrecostos, pero infortunadamente nada de ello se ha reflejado en resultados factuales (ver *Comentario Económico del Día* 11 de agosto de 2011). Por el contrario, el sistema adoptado de monitoreo de costos tan sólo ha servido para validar una escalada de costos de transporte de carga que difícilmente nos permitirán diversificar nuestras exportaciones y aprovechar así los TLCs.



Fuente: cálculos Anif con base en Sinergia y Banco Mundial-Doing Business 2007-2014.



Fuente: cálculos Anif con base en Sinergia y Banco Mundial-Doing Business 2007-2014