

Resumen del documento

"INTERVENCION DEL ESTADO Y EL COSTO DEL TRANSPORTE"

Estudio de Fedesarrollo para
el Congreso de COLFECAR

La revolución tecnológica en el transporte

En las últimas décadas ha habido una revolución tecnológica en el transporte. Por un lado ha aumentado dramáticamente la eficiencia de los motores, lo cual ha reducido el consumo de gasolina por tonelada kilómetro en por lo menos 50%, y el transporte por contenedores ha reducido tanto los costos de transporte como el tiempo requerido para transportar mercancías. Colombia no ha aprovechado ninguno de los dos fenómenos. No ha renovado el parque de camiones, y no ha adecuado sus puertos al transporte por contenedores.

En 1985, el 90% de la mercancía potencial transportable en contenedores se movilizaba por este medio en los países desarrollados, y el 73% a nivel mundial. Colombia sólo moviliza 60.000 contenedores anuales, y ocupa el último lugar en el Caribe en términos de movilización de carga por contenedor.

La falta de modernización del transporte le resta competitividad a la industria y la agricultura de exportación. Aunque generalmente se considera que el mal estado de las vías es el factor que encarece el transporte en Colombia, parecería que

la obsolescencia del parque automotor, y la falta de infraestructura para manejo de contenedores tiene mucha más incidencia sobre los costos de transporte. En los puertos colombianos, cada buque de contenedores se demora entre 3 y 10 días, cuando debería durar como máximo, un día y medio en la operación de cargue y descargue. Esto triplica y cuatriplica los costos de transporte con respecto a otros países.

Adicionalmente, la intervención estatal en el sector transporte también es una causa importante de sobrecostos. A continuación damos algunos ejemplos.

Los Costos de la intervención del Estado en el Transporte

El INTRA y el INCOMEX mantuvieron cerradas las importaciones de camiones por largos períodos. Esto determinó el envejecimiento del parque automotor, y por lo tanto tenemos vehículos con sólo una fracción de la eficiencia de los vehículos modernos.

Adicionalmente, el INTRA ha limitado la longitud de los vehículos de carga, lo cual impide manejar carga en los contenedores largos, o sea los de 40 pies. Esta limitante se estableció debido a que en algunas carreteras de montaña los vehículos largos pueden tener dificultades en las curvas muy cerradas. Lo que no tiene sentido es prohibir la movilización eficiente de carga en todo el territorio nacional por problemas

en algunas carreteras. No se justifica la limitación a la longitud de las tractomulas en las carreteras de la Costa Atlántica y del Valle del Cauca.

Dado que el transporte se está estandarizando en el mundo entero en base a contenedores de 20 y 40 pies, Colombia tiene que reformar las especificaciones de sus carreteras para poder acomodar este tipo de carga. Si no lo hace, los problemas de transporte le restarán competitividad internacional al país.

Esta adecuación no es tan costosa como parecería a primera vista. Algunos estudios han demostrado que dentro de la estructura de costos totales del transporte de carga por carretera, los relacionados con el mantenimiento o refuerzo de la red vial (de la carpeta asfáltica) representan sólo el 5% ^{1/}. Es obvio entonces que se justifica adecuar la capacidad portante de nuestras carreteras a los niveles internacionales, pues el costo de esto se compensaría ampliamente con las economías en costos de transporte debido a la utilización de la última tecnología de transporte.

Se requiere por lo tanto aumentar el límite de peso que se le ha impuesto a los camiones de 30 toneladas a 35 toneladas, el peso común para una tractomula que transporta dos contenedores.

^{1/} Estudio de Tecnocolsulta Ltda. (1984).

Otro factor de sobre costos en el transporte son las actuales prácticas de las aduanas. Se conocen casos en que la aduana, no las autoridades antinarcóticos, manda descargar todo un contenedor de banano de exportación para verificar la carga! Ciertamente la aduana no debería abrir los contenedores de exportación. También se deberían establecer mecanismos para aforar la mercancía de importación en lugar de destino, cuando los contenedores vienen sellados.

En materia cafetera, la intervención estatal en transporte crea sobre costos muy perjudiciales para la economía. En la época de bonanza cafetera, y para evitar el contrabando de café, se estableció que el café no se puede transportar de noche, y que para movilizar café de un municipio cafetero se requiere un permiso previo para el camión expedido por el alcalde y el jefe de policía del lugar. Todo esto lleva a demoras en el transporte que aumentan los costos. Ninguna de estas normas se justifica en una situación de mercado libre de café.

Finalmente, tanto la política de peajes como de precios de la gasolina favorece los camiones pequeños, que son los más ineficientes. Esto debido a que los peajes mas baratos son para este tipo de vehículo, y debido a que el bajo precio de la gasolina no incentiva la compra de vehículos que consumen menos combustible por tonelada kilómetro transportada.

Conclusión

Es prioritario para el país ajustar la regulación del transporte, capacitar puertos para contenedores, y adecuar la infraestructura vial para facilitar la "contenedorización" del transporte. En la actualidad, la intervención estatal en el sector dificulta la modernización del transporte, aumenta los costos, y favorece la tecnología de los años cincuenta.