

**ARTICULACIÓN DEL SISTEMA FERROVIARIO CON LOS PUERTOS
MARÍTIMOS Y FLUVIALES COLOMBIANOS COMO ALTERNATIVA
ESTRATÉGICA PARA MEJORAR LA COMPETITIVIDAD INTERNACIONAL**

**ARTICULATION OF THE RAILWAY SYSTEM WITH THE COLOMBIAN
MARITIME AND FLUVIAL PORTS AS A STRATEGIC ALTERNATIVE TO
IMPROVE INTERNATIONAL COMPETITIVENESS**

Esteban de Ávila Pertuz¹
Andrea Carolina Díaz Franco²

Resumen

La realización de esta investigación es pertinente y se justifica ya que lleva por finalidad analizar la articulación del sistema ferroviario colombiano con los puertos marítimos y fluviales del país, y poder determinar si de alguna manera está afectando la eficiencia del sistema de transporte de carga en los procesos logísticos de exportaciones e importaciones que se generan en el territorio nacional, de tal manera, que se pueda determinar al final, si la no existencia en un sistema de transporte de carga intermodal está afectando la productividad nacional frente los requerimientos de la economía mundial.

Palabras clave: Sistema férreo, Concesión, Red, Puertos, Transporte.

Abstract

This research is pertinent and justified since its purpose is to analyze the articulation of the Colombian railway system with the maritime and fluvial ports of the country and to determine if it is in any way affecting the efficiency of the system of cargo transportation in Logistical processes of exports and imports that are generated in the national territory, so that it can be determined at the end, if the non-existence in an intermodal freight transport system is affecting national productivity against the requirements of the world economy.

Keywords: Iron system, Concession, Red, Ports, Transport.

Introducción

El transporte de carga por carretera en Colombia representa para la economía un poderío en el momento de distribuir su mercancía y transportarle de un lugar a otro, el sector transporte es indispensable para el crecimiento de nuestro país, para que este sistema trabaje en óptimas condiciones tienes que cumplir ciertos elementos que potencialicen su crecimiento, con una debida planeación se podrá cumplir con los retos que permitan competir con mercados internacionales y así implementar nuevos y sistemas de transporte.

Este proyecto se ha desarrollado enfocado en analizar los puntos estratégicos y característicos del sistema férreo en Colombia y su articulación con los principales puertos marítimos del país. Con la finalidad de describir en qué situación se encontraban, están y cuál

¹ Administrador de Empresas. Docente Universidad de Cartagena. Email: edeavilap@unicartagena.edu.co

² Administrador de Empresas. Docente Universidad de Cartagena. E-mail: adiazf@unicartagena.edu.co

sería la mejor condición para que las vías férreas traigan un mayor beneficio a la economía colombiana.

Teniendo en cuenta la situación actual del sistema de transporte de carga, y de la infraestructura en Colombia, es necesario realizar investigaciones que tengan como finalidad encontrar debilidades y amenazas, para así mejorar estas falencias y proponer alternativas para fortalecer a este sector y aprovecha al máximo las oportunidades que se presentan que darán ganancia, sostenibilidad y el mejoramiento del transporte en el país.

Por eso esta investigación pretende conocer la articulación del sistema ferroviario con los puertos marítimos y fluviales colombianos servirá como alternativa estratégica para mejorar la competitividad del país frente a los requerimientos internacionales.

Metodología

De acuerdo con las características de la temática que se revela en esta investigación y en las cuales se desenvuelven los sistemas ferroviarios y su articulación con los puertos marítimos y fluviales colombianos: una alternativa estratégica para mejorar la competitividad internacional.

Teniendo en cuenta el objeto de este estudio, se hará necesario aplicar una investigación de tipo Descriptiva – la cual permite visualizar y transcribir las situaciones que comprometen la prestación de estos servicios, los cuales son utilizados por estas empresas como estrategia para lograr así, elevar la competitividad del sector y de paso, de la ciudad.

El universo poblacional y muestra del presente trabajo de investigación, estará constituido por entidades gubernamentales que influyen en el sistema de transporte de carga en Colombia. Para el caso de la muestra, debido a que el proyecto recaba información de manera documental, no se tendrá en cuenta una muestra probabilística, sino que se tomará la información recabada, se analizará y relacionará en el proyecto.

Marco Teórico

Competitividad

Una de las discusiones en los últimos años es como lograr la competitividad y mantenerse competitivo en un mercado cambiante y agresivo, lo primero es relacionarlo con el contexto global, funcionamiento de la economía, que barreras de entrada tienen a repetirse e impiden el libre comercio, con que innovación y tecnología de punta se cuenta para desarrollar y estar a la vanguardia, entre otros factores que influyen al momento de ser competitivos. Las estrategias que generen para lograr esta meta y entrar a la elite mundial, para esto se tienen que dar una serie de pasos interno, de la parte del gobierno y la parte privada para generar estas dos importantes partes tiene que tomar un papel protagónico e invertir en la investigación, tecnología, infraestructura, etc. Con el fin de fortalecer estos sectores y generar un crecimiento notorio a corto plazo y aún más a largo plazo tiene que ser superior.

Con la firma de tratados comerciales con países de primer nivel, nuestro país debe tomar medidas al respecto para potencializar su economía, su red vial, sus puertos generando una mayor competencia interna que ofrezcan productos y servicios de alta calidad, para lograr con esto entrar al mercado internacional y poder competir con países desarrollados (Hernández, Franco, Canabal, Sánchez y D'Andreis (2017).

Albarracín, García y García (2017), menciona que un elemento básico de la competitividad es la presencia de ventajas comparativas, que son estáticas y se basan principalmente en la riqueza del territorio; pero para que se sea aún más competitivo las

ventajas comparativas se deben de transformar en ventajas competitivas las cuales son dinámicas y permiten innovaciones en los procesos y los productos. (Albuquerque, 1995)

Arrázola, Valdiris y Bedoya (2017), establecen que la presencia de factores de la producción y ubicación de los recursos naturales no son el factor determinante de la competitividad, ya que estas ventajas se han ido sustituyendo por ventajas competitivas que implican una visión más dinámica y global, este cambio se ha dado por cambios estructurales de los países efecto de la globalización (ampliación del espacio geográfico, social, cultural, político y económico).

Porter (1991) sostiene que la diversidad e intensidad de las relaciones funcionales entre las empresas explican la formación de un complejo productivo y su grado de madurez. Estas relaciones se refieren a los cuatro puntos del Diamante, es decir, de las relaciones de competencia entre empresas de la misma actividad, las relaciones con sus proveedores, con actividades de apoyo, con productores de insumos complementarios y con proveedores de insumos y factores especializados (Porter, 1991).

Infraestructura Vial

El país requiere grandes inversiones por parte del gobierno en materia de infraestructura que permita el crecimiento de la industria, pero el estado no controla su inversión en infraestructura y obliga a dar en concesión las vías del país estableciendo ellos una explotación del suelo por lo que ellos han invertido en dichas concesiones.

El desarrollo vial en Colombia se ha venido presentando gracias a la apertura económica que se dio a principios de los noventa eventos que permitió la comercialización de productos nacionales con el mercado internacional. Fue en este periodo que se firmó la primera concesión vial para la vía (Bogotá- Villavicencio) donde el estado buscaba aliviar la demanda de los limitados recursos públicos que restringían el desarrollo de la red vial y en acuerdo con la tendencia internacional en la conformación de concesiones para la construcción de nuevas vías. En 1994 el gobierno crea un instituto llamado INVIAS para que tuviera como objetivo ejecutar las políticas y proyectos relacionados con la infraestructura vial a cargo de la Nación.

Resultados

El transporte de carga en Colombia está compuesto por el sistema terrestre, marítimo, férreo y aéreo esto permite el desplazamiento de mercancías entre lugares geográficos específicos, Sus elementos principales son los medios o vehículos de transporte, la infraestructura y los productos transportados en dichas maquinas, Colombia por estar ubicada en un lugar de privilegio con conexión al mar caribe y al océano pacifico lo hace atractivo a la hora de exportar e importar para los comerciantes y mantenerse en el mercado, pero las altas tarifas de fletes, peajes y el alto precio de la gasolina hace que transportar estos productos por carretera sea muy costosos, en el aspecto férreo lo que más se transporta es carbón hacia los puertos de la zona norte de Colombia para ser enviado a diferentes países.

Conectividad del Sistema Férreo con los puertos marítimos de Colombia.

Después de todos los esfuerzos e inversiones realizadas es posible tener conectividad desde la Sociedad Portuaria de Santa Marta, donde saldrá el tren de carga de prueba con el objetivo de llegar hasta La Dorada en el departamento de Caldas, esto fue posible mediante

actividades de maniobra el 21 de octubre del presente año (2016), De acuerdo con la ANI, el esfuerzo articulado entre el Ministerio de Transporte, el Concesionario Fenoco, la Unión Temporal Ferroviaria Central y la empresa Holdtra de Atlántico, ha permitido poder desarrollar este tren de prueba, lo que demuestra la conectividad que se daría desde Santa Marta hasta La Dorada.

En todo su el tren trayecto recorrerá aproximadamente 767 kilómetros cruzando por los departamentos del Magdalena, Cesar, Santander, Antioquia y Caldas.

El propósito de esta actividad es aunar esfuerzos para que empresas privadas vean el tren como una alternativa de transporte eficiente- económica, buscando garantizar la competitividad y desarrollo económico del país.

Cerca de \$ 100 mil millones es la inversión que la entidad ha realizado con el fin de recuperar la conectividad en el corredor La Dorada - Chiriguaná, después de las afectaciones de la ola invernal entre 2010 y 2011.

Conclusiones

De acuerdo al estudio realizado basado en la situación actual del país y su historia en los aspectos del sistema ferroviario, se logra concluir que, Colombia tiene la necesidad de convertirse en un país estratégicamente atractivo en cuento a su sistema de transporte de carga para inversiones extranjeras logrando una apertura de mercados internacionales, puesto que actualmente país no es suficientemente competitivo para lograr un crecimiento económico y desarrollo sostenible, lo cual se vería reflejado en el mejoramiento en general de la calidad de vida de la población, disminución de desempleo e índices de pobreza.

La reestructuración y reactivación del sistema férreo en Colombia junto con la conectividad con los principales puertos de Colombia, permitiría que el país fuera mucho más eficiente en transporte de mercancías, puesto que da la posibilidad de transportar mayor volumen de carga a menores costos, así como la disminución de tiempo de entrega. Lo anterior en cuanto a los empresarios que hagan uso del sistema, a nivel general esta reactivación y reestructuración para su óptimo y eficiente funcionamiento permite crecer económicamente a nivel nacional ya que da la posibilidad de que se generen nuevos empleos, se denote en mayor proporción la integración nacional y se descongestioné un poco el flujo vehicular en las carreteras que no del todo es un sistema optimo en cuanto al tema de fletes, costos y paros "camioneros", permitiendo un desempeño económico más favorable y porcentualmente creciente del país.

Referencias bibliográficas

- Agencia Nacional de infraestructura. (2016) listado de proyectos Recuperado de <http://www.ani.gov.co/ferrocarriles2>
- Barreiro, J. (2011). Mercancías, logística y ferrocarril: "un desencuentro superable".¹⁴ Jornada de Reflexión y Debate: Logística y Ferrocarril, INECO, Madrid, 30 de junio de 2011.
- Botero, G. Elementos para el análisis de decisiones en el sector transporte [En línea]. <http://www.repository.fedesarrollo.org.co/handle/11445/2519> [citado en junio-1984]
- Castro, A., Mercado, L. y González, N. (2016). Responsabilidad social corporativa en cadenas hoteleras: Hotel Las Américas en Cartagena de Indias. *Panorama Económico* 24 (1), 283-296

- Cámara colombiana de infraestructura. (2015). Seguimientos a proyectos de infraestructura-sistema férreo nacional. Recuperado de <http://www.infraestructura.org.co/>
- Duque, E, G. (2007) " Fundamentos de economía y transporte".
<http://www.galeon.com/economiaaytransportes/ecnm-transp.htm>
- Espinoza, A, E (2006), "La Competitividad Del Sistema Agroalimentario Localizado Productor", <http://www.eumed.net/tesis-doctorales/2010/eea/Competitividad.htm>(FECHA DE ACCESO MAYO 2016)
- Gutiérrez, E. (1954). El Transporte Férreo en Colombia. Volumen 1
- Ley 1242 de 2008. Disponible en <https://www.dimar.mil.co/content/ley-1242-de-2008>
- Ministerio de Transporte. (2016). Diagnóstico del Transporte 2016. Bogotá. Oficina Asesora de Planeación.
- Ministerio De Transporte. Documentos Corporativos [en línea]
<https://www.mintransporte.gov.co/Documentos/Normatividad/Leyes>
- Portafolio (2016) El primer tren de carga entre la costa y el centro del país. Recuperado de www.portafolio.co
- Pachón, A; Ramírez M. (2006) "La infraestructura de transporte en Colombia durante el siglo XX". Ediciones Fondo de Cultura Económica Ltda.
- Porter, M. E. (1982). Estrategia competitiva. Técnicas para el análisis de los sectores industriales y de la competencia.