

Artículo

El ferrocarril colombiano: 4 temas recurrentes en la literatura



Luis Márquez*

Profesor asociado, Escuela de Transporte y Vías, Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia, Tunja, Colombia

INFORMACIÓN DEL ARTÍCULO

Historia del artículo:

Recibido el 4 de octubre de 2016

Aceptado el 28 de abril de 2017

On-line el 13 de junio de 2017

Códigos JEL:

R11

R42

R58

Palabras clave:

Infraestructura de transporte

Ferrocarril colombiano

Transporte de carga

Economía regional

Política de transporte

RESUMEN

El objetivo de este trabajo es identificar qué se ha investigado sobre el ferrocarril colombiano y qué temas deberían ser objeto de estudio para comprender mejor el futuro del transporte de carga por ferrocarril en Colombia. El trabajo está basado en una revisión descriptiva de la literatura que permitió identificar 4 temas recurrentes sobre el ferrocarril colombiano: los problemas administrativos del Estado, la competencia con el modo carretero, el transporte del carbón y algunos elementos técnicos como el trazado, la capacidad ferroviaria, la eficiencia, la integración modal y la modelación del transporte. Además de la revisión, que es de gran valor para los tomadores de decisiones sobre comercio internacional, política económica y economía regional, son identificadas temáticas de investigación futura.

© 2017 Universidad ICESI. Publicado por Elsevier España, S.L.U. Este es un artículo Open Access bajo la licencia CC BY (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).

JEL classification:

R11

R42

R58

Keywords:

Transport infrastructure

Colombian railways

Freight

Regional economy

Transport policy

The Colombian railways: 4 recurring subjects in the literature

ABSTRACT

The aim of this work is to identify what has been studied on the Colombian railway and to propose the main topics to be studied in order to better understand the future of rail freight transport in Colombia. The paper is based on a descriptive literature review of the Colombian railways, which allowed to identify 4 recurring subjects: governmental administrative problems, competition with road mode, coal transportation, and some technical issues such as geometric design, railway capacity, efficiency, modal integration, and transport modeling. In addition to the review, which is valuable for decision makers on international trade, economic policy, and regional economy, this paper identifies some questions for future research.

© 2017 Universidad ICESI. Published by Elsevier España, S.L.U. This is an open access article under the CC BY license (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).

A estrada de ferro colombiana: 4 temas recorrentes na literatura

RESUMO

O objetivo deste estudo é identificar qual pesquisa foi feita sobre a estrada de ferro colombiana e quais as questões devem ser estudadas para entender melhor o futuro do transporte ferroviário de mercadorias na Colômbia. O trabalho é baseado em uma revisão descritiva da literatura que permitiu identificar 4 temas

Classificações JEL:

R11

R42

R58

* Autor para correspondencia: Avenida Universitaria 42 A - 60, Altos de Lombardía, Tunja, Colombia.

Correo electrónico: luis.marquez@uptc.edu.co

Palabras-clave:

Infra-estructura de transporte
 Ferrovía colombiana
 Transporte de mercaderías
 Economía regional
 Política de transportes

recorrientes sobre la ferrovía colombiana: problemas administrativos del Estado, la concurrencia con el modo rodoviario, el transporte de carbón y algunos elementos técnicos como el trazado, la capacidad ferroviaria, la eficiencia, la integración modal y la modelación del transporte. Además de la revisión, que es de gran valor para los tomadores de decisiones sobre el comercio internacional, la política económica y la economía regional, se identificaron otros para futuras pesquisas.

© 2017 Universidad ICESI. Publicado por Elsevier España, S.L.U. Este es un artículo Open Access con una licencia CC BY (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).

1. Introducción

Las ventajas del transporte de mercancías por ferrocarril, comparadas con las de otros modos de transporte, son conocidas y han sido demostradas por la literatura. Gran capacidad de carga, menor consumo de energía por unidad transportada, menores emisiones contaminantes, menores tasas de accidentalidad y posibilidades de integración con los demás modos de transporte son algunas de las ventajas comparativas más relevantes. El ferrocarril también exhibe algunas desventajas como su rigidez, riesgos de saqueo y la necesidad de transporte previo o posterior a las operaciones de embarque. Al mismo tiempo, en el caso del transporte de carga, con todas algunas excepciones, su rentabilidad pareciera estar ligada a servicios de larga distancia (Mendoza, Alfaro y Paternina, 2015).

A pesar de las reconocidas ventajas, que han posicionado al ferrocarril como uno de los modos más apropiados para el transporte de carga y pasajeros a lo largo del mundo (Renner y Gardner, 2010), en el caso colombiano, el ferrocarril perdió su importancia con el paso del tiempo. Mientras en los años cuarenta el ferrocarril movilizaba las mismas toneladas por kilómetro que la carretera, en los cincuenta transportaba el 32% de la carga, en los años setenta el 9% y en los noventa su cuota de mercado era tan solo el 1% de la carga transportada por tierra, equivalente a menos de un millón de toneladas al año (Departamento Nacional de Planeación - DNP, 2008). Únicamente la movilización de carbón por ferrocarril ha venido creciendo de manera constante desde 1994, hasta el punto de que en el año 2012 se acercó a los 80 millones de toneladas (Arango, Díaz, Arias y Lamos, 2014), pero, en general, el transporte de otras mercancías sigue siendo insignificante.

Los estudios más recientes sobre transporte ferroviario en Colombia muestran que la red de ferrocarriles está conformada por 3.515 km, distribuidos así: 189 km de red privada en El Cerrejón y Paz de Río; 743 km de red concesionada a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), conformada por las concesiones del Atlántico y el Pacífico; 894 km por concesionar y 1.689 km de red inactiva (Kohon, Champin, Rodríguez y Cortés, 2016). Es decir que más del 73% de la red ferroviaria nacional se encuentra inactiva o por concesionar, por lo que genera interés analizar cuál sería el futuro del ferrocarril colombiano en el contexto del transporte de carga. Como hipótesis de trabajo se plantea que, a partir de una revisión descriptiva de la literatura, es posible identificar algunas líneas de investigación cuyo desarrollo ayudaría a definir y formular una visión de futuro del transporte de carga por ferrocarril en Colombia.

Al realizar el presente trabajo, la revisión de literatura permitió identificar 4 temas recurrentes: los problemas del Estado para administrar y mantener la infraestructura ferroviaria, la desigual competencia con el modo de transporte carretero, el predominio del transporte del carbón y algunos aspectos técnicos relevantes, entre los que se destacan elementos constitutivos del trazado geométrico, la capacidad ferroviaria, la eficiencia, la integración modal y la modelación del transporte. El desarrollo de estos 4 temas recurrentes define la estructura de este artículo, que expone, al final, una serie de consideraciones que ayudan a identificar algunas líneas de futura investigación. Se espera que la revisión sea

de gran utilidad para quienes pertenecen al sector logístico y para los tomadores de decisiones sobre comercio internacional, política económica y economía regional, como referente obligado sobre el ferrocarril colombiano. Al mismo tiempo, se espera que las líneas de investigación identificadas sirvan de insumo para el desarrollo de futuros trabajos académicos.

2. Los problemas administrativos del Estado

La literatura indica que la inversión pública en ferrocarriles debería estar justificada en la prestación de un adecuado servicio y soportada en la generación de beneficio económico para la nación (Pachón y Ramírez, 2006). Es por esta razón por lo que la construcción de un ferrocarril no debería ser vista como un fin en sí mismo, sino como un soporte para el desarrollo económico, tal como lo discute Hay (1982).

En el caso colombiano, durante las primeras 7 décadas del siglo XX hubo gobiernos progresivos que permitieron al Estado cumplir un papel activo en la construcción de infraestructura de transporte multimodal y comunicaciones, acometiendo y apoyando puertos, muelles, vías fluviales, ferrocarriles, carreteras, cables aéreos, aeropuertos, telegrafía y telefonía. No obstante, al momento de abandonar la política de industrialización para dar inicio a la promoción de las exportaciones, el Estado descuidó la infraestructura de transporte fluvial y ferroviario (Ortiz, 2014). Esta situación de abandono se convirtió en un problema estructural ya que, como lo explica De la Puente (2012), la inversión pública en infraestructuras de transporte no solo ha sido escasa y mal gestionada, sino que ha estado influida de manera importante por los planes de ajuste fiscal que vinieron después de la política de industrialización. El efecto de cada uno de estos planes de ajuste fiscal fue el siguiente:

- 1973: se transformó a Colombia en exportador de minerales y petróleo.
- 1986: se orientaron los recursos del Estado al pago de la deuda externa.
- 1993: fueron adoptadas medidas fiscales contra la revaluación, echando mano de recursos financieros.
- 1999: se puso en marcha el Plan Colombia, con aumento del impuesto al valor agregado (IVA) y de otros impuestos indirectos.
- 2006: se redujo la deuda externa, aumentando los impuestos a la gasolina y a la renta.

Además de la escasez que caracterizó a la inversión pública en infraestructuras de transporte, los errores estatales (de tipo contractual, administrativo y gerencial) fueron determinantes en la suerte del ferrocarril. De acuerdo con Vasco (2008), el fracaso de los ferrocarriles en Colombia pudo haber sido originado en la ausencia de un Estado que manifestara institucionalidad, en los errores de los contratos de concesión y en las difíciles condiciones geográficas del territorio nacional. La misma fuente indica que las reestructuraciones que se hicieron en respuesta a la pérdida de participación porcentual en el mercado de transportes no cumplieron las expectativas debido a los elementos de institucionalidad que

Download English Version:

<https://daneshyari.com/en/article/7407683>

Download Persian Version:

<https://daneshyari.com/article/7407683>

[Daneshyari.com](https://daneshyari.com)