

ANALISIS ECONOMICO DE NARIÑO 1989-1999
SECTOR PRIVADO - SUBSECTOR TRANSPORTE

JESUS ARMANDO ARCINIEGAS JURADO
HOLGUER YOBANY BRAVO ASCUNTAR

UNIVERSIDAD DE NARIÑO
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS Y ADMINISTRATIVAS
DEPARTAMENTO DE ECONOMIA
SAN JUAN DE PASTO

2001

ANALISIS ECONOMICO DE NARIÑO 1989-1999
SECTOR PRIVADO - SUBSECTOR TRANSPORTE

JESUS ARMANDO ARCINIEGAS JURADO
HOLGUER YOBANY BRAVO ASCUNTAR

Trabajo de Grado Presentado Como Requisito
Para Optar el Título de Economista

Presidente:

JOSE ARMANDO PATIÑO MORA
ECONOMISTA

UNIVERSIDAD DE NARIÑO
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS Y ADMINISTRATIVAS
DEPARTAMENTO DE ECONOMIA
SAN JUAN DE PASTO

2001

A Dios

A mi Madre

A mis Hermanos

Jesús.

“LA EDUCACION ES LA PREPARACION A LA VIDA COMPLETA”

SPENCER.

A Dios

A la Memoria de mi Padre

A mi Madre

A mis Hermanos

Yobanny.

AGRADECIMIENTOS

Los autores del presente estudio expresan sus agradecimientos a las siguientes personas:

A Armando Patiño Mora, Profesor de Economía y Asesor de Tesis, por todo su apoyo y sus valiosas orientaciones.

A Fernando Bedoya Barco, Director del CEDRE, por su constancia y guía permanente.

A Nemesio Castillo, Presidente de la Asociación Colombiana de Camioneros, A.C.C. Regional Nariño, por su inestimable colaboración.

A Jaime Cardona y Alejandra Santacruz, Economistas que laboran en el CEDRE, por su constante cooperación.

A Martha Guerrero, Secretaria del CEDRE, por su ayuda.

TABLA DE CONTENIDO

INTRODUCCION

- 1 JUSTIFICACION
- 2 MARCO DE REFERENCIA
 - 2.1 MARCO TEORICO
- 3 OBJETIVOS
 - 3.1 OBJETIVO GENERAL
 - 3.2 OBJETIVOS ESPECIFICOS
- 4 DEFINICION, ESTRUCTURA E IMPORTANCIA
 - 4.1 DEFINICION E IMPORTANCIA
 - 4.2 ESTRUCTURA
- 5 EL TRANSPORTE Y LA COMPETITIVIDAD
- 6 ACUERDOS DE INTEGRACION EN EL TRANSPORTE
- 7 EVOLUCION DEL TRANSPORTE DE NARIÑO
 - 7.1 ANALISIS DE LA CUENTA DE PRODUCCION
 - 7.1.2 Análisis del Valor Agregado
 - 7.1.3 Indicadores de Productividad
 - 7.1.4 Indicadores de Participación de la Renta

- 7.1.5 Análisis de la Evolución de la Producción
- 7.1.6 Comportamiento del Transporte Terrestre
 - 7.1.6.1 Problemática Actual
- 7.1.7 Comportamiento del Transporte por Agua
- 7.1.8 Comportamiento del Transporte Aéreo
- 7.1.9 Comportamiento de los Servicios Complementarios
- 8 EVOLUCION DEL TRANSPORTE DE PASTO
 - 8.1 INDICADORES DE PRODUCTIVIDAD

8.2 PROBLEMARICA ACTUAL

9 POLITICAS SECTORIALES

10 APLICACION DE LA MATRIZ DOFA

CONCLUSIONES

RECOMENDACIONES

BIBLIOGRAFIA

CUADROS

GRAFICAS

ANEXOS

LISTA DE CUADROS

Cuadro 1. Colombia y Nariño, Participación Porcentual del Transporte en el PIB 1989-1998.

Cuadro 2. Nariño y Pasto, Participación Porcentual del Empleo Generado por el Subsector Transporte Dentro del Empleo Total.

Cuadro 3. Colombia, Comercio Exterior en Contenedores (Contenedores Mobilizados en Importaciones y Exportaciones)

Cuadro 4. Nariño, Participación Porcentual del Transporte Dentro del Valor Agregado Total 1989-1999.

Cuadro 5. Crecimiento del Valor Agregado del Subsector Transporte (Total Nacional, Areas más Desarrolladas y Nariño) 1980-1999.

Cuadro 6. Colombia y Nariño, Indicadores de Productividad en el Transporte 1989-1999.

Cuadro 7. Colombia y Nariño, Indicadores de Participación de la renta del Sector Transporte 1989-1999.

Cuadro 8. Colombia y Nariño, Evolución del Transporte 1989-1999.

Cuadro 9. Nariño, Participación Porcentual de las Actividades del Transporte 1989-1999.

Cuadro 10. Nariño, Participación por Municipios en la Producción del Subsector Transporte 1989-1999.

Cuadro 11. Nariño, Evolución del Transporte Terrestre y las Toneladas Transportadas 1990-1999.

Cuadro 12. Oferta y Demanda de los Servicios del Transporte por Agua para Carga y Pasajeros de los 14 Municipios de Estudio 1996-2002.

Cuadro 13. Nariño y Pasto, Indicadores de Productividad del Subsector Transporte 1989-1999.

Cuadro 14. Nariño Matriz DOFA del Subsector Transporte.

LISTA DE GRAFICAS

Gráfica 1. Colombia y Nariño, Evolución de la Participación del Transporte en el PIB 1989-1998.

Gráfica 2. Nariño y Pasto, Participación Porcentual del Empleo Generado por el Subsector transporte Dentro del Empleo Total.

Gráfica 3. Nariño, Evolución de la Participación del Valor Agregado del Subsector Transporte en el Valor Agregado Total 1989-1999.

Gráfica 4. Colombia y Nariño, Indicadores de Participación del Subsector Transporte 1989-1998.

Gráfica 5. Colombia y Nariño, Evolución del PIB y el Sector Transporte 1990-1998.

Gráfica 6. Nariño, Participación Por Actividades en la Producción del Subsector Transporte 1989-1999.

Gráfica 7. Nariño, Participación por Municipios en la Producción del Subsector Transporte 1989-1999.

Gráfica 8. Nariño, Evolución del Transporte Terrestre y las Toneladas Transportadas 1990-1999.

Gráfica 9. Nariño, Participación por Municipios en la Producción del Transporte Terrestre 1989-1999.

Gráfica 10. Nariño, Evolución del Transporte Aéreo y los Pasajeros Transportados 1989-1999.

Gráfica 11. Nariño, Evolución de la participación del Transporte Terrestre y Aéreo en el Total de Toneladas Transportadas 1989-1998.

Gráfica 12. Nariño, Evolución de los Servicios Complementarios 1990-1999.

Gráfica 13. Pasto, Evolución de la producción del Subsector Transporte 1990-1999.

Gráfica 14. Pasto, Evolución del Precio de la Gasolina y de la Tarifa de los Buses Urbanos 1990-1998.

Gráfica 15. Pasto, Medición de Ruido en Horas de la Mañana. Día de No Carro –
Día Normal.

LISTA DE ANEXOS

Anexo A. Nariño, Sector Transporte, Cuenta de Producción (por modalidad y clase), Precios Corrientes, 1989-1999.

Anexo B. Nariño, Sector Transporte, Cuenta de Producción (por modalidad y clase), Precios Constantes, 1989-1999.

Anexo C. Nariño, Sector Transporte, Tasas de Participación, Precios Constantes, 1989-1999.

Anexo D. Nariño, Sector Transporte, Tasas de Variación, Pesos Constantes, 1989-1999.

Anexo E. Pasto, Sector Transporte, Cuenta de Producción, Precios Corrientes, 1989 –1999.

Anexo F. Pasto, Sector Transporte, Cuenta de Producción, Precios Constantes, 1989 –1999.

Anexo G. Ipiales, Sector Transporte, Cuenta de Producción, Precios Corrientes, 1989 –1999.

Anexo H. Ipiales, Sector Transporte, Cuenta de Producción, Precios Constantes, 1989 –1999.

Anexo I. Tumaco, Sector Transporte, Cuenta de Producción, Precios Corrientes, 1989 –1999.

Anexo J. Tumaco, Sector Transporte, Cuenta de Producción, Precios Constantes, 1989 –1999.

Anexo K. Túquerres, Sector Transporte, Cuenta de Producción, Precios Corrientes, 1989 –1999.

Anexo L. Túquerres, Sector Transporte, Cuenta de Producción, Precios Constantes, 1989 –1999.

Anexo M. Resto de Municipios, Sector Transporte, Cuenta de Producción, Precios Corrientes, 1989 –1999.

Anexo N. Resto Municipios, Sector Transporte, Cuenta de Producción, Precios Constantes, 1989 –1999.

Anexo O. Nariño, Situación Fiscal de la Administración Pública Regional, Consolidado Ajustado, 1991-1999.

Anexo P. Nariño, Evolución del PIB Regional, Precios Constantes, 1990-1998

Anexo Q. Nariño, Subsector Transporte, Participación en el PIB Total, Precios Constantes, 1989-1998.

Anexo R. Nariño, Subsector Transporte, Evolución de la Producción, Precios Constantes, 1989-1999.

Anexo S. Departamentos Desarrollados y Nariño, Sector Transporte. Valor Agregado Total, Precios Constantes, 1989-1999.

Anexo T. Pasto, Subsector Transporte, Transporte Aéreo de Pasajeros, Tasas de Variación, 1989-1999.

Anexo U. Pasto, Promedio de Años de Escolaridad. de los Ocupados según Rama de Actividad, 1991-1999 (junio).

Anexo V. Colombia, Sector Transporte, Cuenta de Producción, Precios Corrientes, 1989-1998.

Anexo W. Colombia, Sector Transporte, Cuenta de Producción, Precios Constantes, 1989-1998.

Anexo X. Colombia, Sector Transporte, Participación en el PIB Total, Precios Constantes, 1989-1999.

Anexo Y. Producto Interno Bruto Total, Precios Constantes, 1989-1999.

Anexo Z. Colombia, Sector Transporte, Evolución de la Producción Precios Constantes, 1989-1999.

GLOSARIO

CONSUMO INTERMEDIO: Se define como el valor de los insumos consumidos en el proceso productivo. Incluye el valor de consumo de materias primas nacionales y extranjeras, los gastos industriales imputables a la producción, la energía eléctrica comprada y los impuestos indirectos. Este es valorado a precios de productor e incluye impuestos indirectos causados.

EXCEDENTE BRUTO DE EXPLOTACION: Es la diferencia entre el valor agregado por los productores y la suma de los costos de la remuneración de los empleados y los impuestos indirectos pagados durante un período.

INDICADOR DE PARTICIPACION: Cociente porcentual que resulta de dividir un componente de la cuenta de producción (valor agregado, remuneración al trabajo, etc.) por el valor de la producción bruta.

PRODUCTIVIDAD LABORAL POR TRABAJADOR: La productividad de la mano de obra por trabajador es una medida de eficiencia de los factores productivos y representa el valor producido por una unidad de mano de obra.

REMUNERACION AL TRABAJO: Comprende todos los pagos, en efectivo o en especie, efectuados por los empleadores a título de la remuneración del trabajo desarrollado por sus empleados durante el período considerado.

VALOR AGREGADO: Se entiende como el nuevo valor creado en el proceso de producción, considera lo que cada unidad o agente aporta a la producción

regional, es decir el valor de lo producido menos los bienes y servicios utilizados en su producción (consumo intermedio).

RESUMEN

El objetivo principal del presente estudio es analizar cuáles han sido los principales factores que explican el comportamiento del Sector Transporte de Nariño durante el período 1989-1999.

Para realizar dicho análisis se ha tenido como fuente de información más importante la serie histórica de la cuenta de producción del Sector Transporte de Nariño elaborada por el Centro de Estudios de Desarrollo Regional y Empresarial, CEDRE, de la Universidad de Nariño.

En el contexto regional este Sector ha mantenido su importancia pues ha contribuido con el 9% promedio anual del PIB regional. No obstante, es un Sector que adolece de competitividad debido sobre todo a la inadecuada infraestructura vial, portuaria y aeroportuaria.

El análisis del valor agregado sugiere que durante el período estudiado el Transporte de Nariño ha experimentado un proceso de convergencia. Las causas de dicho proceso radican en la disminución en la brecha de la dotación inicial de recursos en el Sector, ya que se han incrementado entre 1989 y 1999 indicadores

tales como inversión en carreteras, modernización del parque automotor densidad de carreteras y formación del capital humano.

ABSTRACT

The main objective of this study is to analyse which have been the most important factors that explain from Nariño's Transportation performance during 1989-1999 period.

To realise that analysis, a historical series of the production account from Nariño's Transportation Sector was the most important information source. That information was made by the Centro de Estudios de Desarrollo Regional y Empresarial, CEDRE, of University of Nariño.

In the regional context this Sector has held its importance because of it has contributed with an annual average rate of 9% to the regional GDP. Nevertheless, the Nariño's Transportation is a sector that has low levels of competitiveness, due to an inadequate infrastructure of highways, ports and airports.

The value-added analysis suggests that in the period of study the Nariño's Transportation has experimented a convergence process. The causes of that process are in the diminish of the breach of the initial endowment of resources in

the Sector, since between 1989 and 1999 indicators such as investment in highways, density of highways and human capital formation were increased.

INTRODUCCION

La importancia del presente estudio radica en que se constituye, en una primera aproximación global del Subsector Transporte de Nariño ya que los estudios previos que existen al respecto solo lo enfocan de una manera parcial dicho Subsector, pues toman como objeto de estudio actividades particulares de éste.

El objetivo de la realización de esta investigación está encaminado a contribuir en el análisis de las diferentes cuentas económicas de Nariño en el cual se ha interesado el CENTRO DE ESTUDIOS DE DESARROLLO REGIONAL Y EMPRESARIAL – CEDRE de la Universidad de Nariño. A la vez permitirá contribuir a la realización de posteriores estudios al respecto.

Para esta investigación se ha tomado como fuente fundamental de información los datos sobre las principales variables que componen la cuenta de producción del Subsector transporte y del PIB de Nariño. Además se ha tomado la información suministrada por organismos estatales y privados tales como: DANE, Ministerio de Transporte, Asociación colombiana de Camioneros, Alcaldía municipal, Cámara de Comercio de Pasto, entre otros.

Con respecto al enfoque teórico de esta investigación se ha retomado un análisis sobre la convergencia del Subsector Transporte, al igual que de otros sectores de la economía de Nariño elaborado durante 1995 por el Instituto de Fomento Industrial, IFI, con el título de Evaluación de la Competitividad en las Regiones de Frontera, y cuyo periodo de análisis abarcaba 1980 y 1992.

El fin de este estudio es el de explicar los factores causales que están relacionadas con las variaciones o el comportamiento de las diferentes modalidades y actividades que conforman el Subsector transporte de Nariño. Además a partir de las cifras disponibles sobre la cuenta de producción del Subsector se intentará hacer análisis comparativos con el nivel nacional sobre indicadores de productividad, de participación y de competitividad.

Las principales limitaciones presentes en esta investigación radican en la dificultad de obtención de información, por lo que en algunos aspectos se realizó cálculos aproximados de variables como el empleo de Nariño y Pasto, por lo que las conclusiones que se saque a partir de dichas variables en ciertos periodos se constituyen en acercamientos de la realidad del Subsector.

Por otra parte se encontró la dificultad de brindar información por parte de las empresas transportadoras de buses y taxis de la ciudad de Pasto.

JUSTIFICACIÓN

La investigación propuesta busca mediante la aplicación de la teoría y los conceptos básicos de las cuentas regionales tales como valor bruto de la producción, consumo intermedio, valor agregado, remuneración al trabajo, impuestos indirectos, etc., y conceptos de la teoría económica como la productividad la competitividad y los costos de producción entre otros, analizar el desempeño del Subsector en el periodo 1989-1999. Lo anterior permitirá encontrar explicaciones a los cambios más importantes que se hayan dado dentro del Subsector en mención.

Con forme a los objetivos propuestos en esta investigación sus resultados permiten encontrar soluciones concretas a problemas tales como obsolescencia del parque automotor, efectos del fenómeno de inseguridad y el bloqueo de vías, saturación del parque automotor, bajos niveles de productividad, y en general otros aspectos que hoy en día son retos que implica la competencia en un contexto de la economía global.

Además este trabajo pretende servir como herramienta de procesos planificadores orientado hacia la toma de decisiones de los inversionistas tanto

públicos como privados. Entonces puede llegar a ser una herramienta fundamental a la hora de planificar el desarrollo regional mediante la estructuración de toda una infraestructura sectorial que permita cohesionar los centros de producción y consumo encarrilando de esta manera a nuestra región en la senda de la competitividad en el contexto nacional e internacional.

2. MARCO DE REFERENCIA

2.1 MARCO TEORICO

Teorías de la Organización Espacial y el Transporte

La economía política se define en el tiempo y en el espacio. Sin embargo no siempre fue así. Paulatinamente se fue introduciendo el factor “tiempo”, pasando del análisis de una situación estática a una dinámica. No sucedió así con el factor “espacio”, que quedó algo atrás en comparación con el tiempo, pero debido a la realidad práctica en que se encontraba la economía capitalista hizo insoslayable la necesidad de analizarlo. Así pues como origen de las teorías de la localización, surge el factor espacio, entendiéndose como tal el lugar geográfico o territorial en que en definitiva se va a desarrollar una actividad económica.

La primera verdadera teoría de la localización nace con el terrateniente alemán Johan Heinrich Von Thünen de corte neoclásico. Su análisis que se deriva del trabajo titulado “Isolated State” cuya primera versión apareció en 1926, se basa en el desarrollo de la renta de Ricardo, presentada como localización agrícola.

Su teoría tiene como punto de partida un Estado completamente aislado del mundo; por lo tanto no tiene conexión con la división internacional del trabajo.

Thünen da a conocer la utilización del suelo en su estado hipotético por medio del diagrama de los círculos concéntricos en cuyo centro domina una gran ciudad única, que es al mismo tiempo el único mercado urbano y centro industrial.

La ciudad está situada en el centro de una planicie muy amplia y se aceptan los supuestos de que la productividad de la tierra es igual donde quiera así como similares las características del transporte de donde se deduce que los costos de producción del transporte unitario son iguales en todos los puntos, por lo que los costos de transporte son completamente proporcionales a las distancias.

“En el caso de los costos de producción similares los productos deben estar más cercanos al mercado mientras más masa de producción se lleve a cabo por unidad territorial, es decir requiere gran eficiencia en el Transporte y representan costos de transporte. Por otra parte, los productos que den un rendimiento menor para los cuales el requerimiento y los gastos de transporte sean inferiores a la media, estarán más distantes del mercado y se verán presionados hacia la periferia”¹.

El mérito principal de Von Thünen fue haber tomado en cuenta la influencia de los factores de transporte en la ubicación territorial de la producción.

No solamente el hecho de abandonar por completo la función real de la división internacional del trabajo, además los medios modernos del transporte produjeron

¹ CARLOS LATORRE. Génesis y Desarrollo de la Teoría de la Localización. P.64.

un viraje total en cuanto a factores como la distancia, más en el caso de la agricultura donde se ha alcanzado un nivel alto en la ubicación territorial, trayendo como consecuencia un aumento en la productividad del trabajo, o sea un descenso relativo de los costos de transporte a pesar de existir a veces una mayor distancia.

Hoy en día el factor preponderante en el establecimiento en los costos de transporte lo constituye el medio de transporte que se utilice lo mismo que las condiciones de infraestructura.

Solamente después de varias décadas de la revolución industrial, en la primera mitad del siglo XIX, fue cuando tubo repercusión esta teoría en la constitución o formación de las teorías de la localización industrial.

Al igual que Wilhelm Launhard autor del llamado “triángulo de Launhard” los factores de transporte también son el núcleo de la localización de Alfred Weber. A weber se lo puede considerar como el clásico de la teoría de la localización industrial pues fue el primero que hizo un resumen teórico y sistemático sobre la misma. Consideraba como la localización óptima aquel punto donde se pudiera garantizar el máximo de ahorro de costos en comparación con otros puntos, que no es otra cosa que “el punto mínimo de los costos de transporte”. Weber teóricamente reconoce tres factores como determinantes de la localización: El transporte, la fuerza de trabajo, y la aglomeración.

Weber de acuerdo a la forma en que influyen las materias primas en la elección de una localización las divide teniendo en cuenta la medida en que el proceso de elaboración transfiera el "peso" al producto final. En este caso las materias primas se clasifican en tres grupos: Si todo el peso de la materia prima pasa al producto final, si la materia prima pierde parte de su peso, y si la materia prima pierde por completo su peso, de estos tres grupos, los últimos son los más importantes, puesto que en ellos para los productos finales el requerimiento de transporte específico proyectado va a ser mucho menor.

Weber al buscar el óptimo (punto mínimo de transporte - punto "P") y determinarlos sobre la base de una representación geométrica (figura de localización), actúa de forma parecida a Laundhard, pues también se refiere al triángulo de fuerzas (fuente de materias primas, el mercado y los insumos), pero ya el punto "P" está más cercano a la realidad. Puesto que la red de transporte no va a tocar cada punta del espacio económico, según Weber el punto "P" en realidad va a estar dentro de la red de transporte en aquel punto, teóricamente determinado, que se encuentra más próximo al número de puntos agrupados.

Realmente Weber en la elección de la localización se esfuerza por la minimización de los costos de transporte y esto es tan decisivo en su teoría que a la más mínima discrepancia con respecto a la localización sobre la base de los costos de transporte, la considera como una desviación. Weber mencionó dos tipos de desviación, hacia la fuerza de trabajo y hacia la aglomeración.

Lösch conociendo la teoría de Weber y partiendo de ella considera incorrecta la abstracción de los precios y su repercusión en las diferencias espaciales de oferta y demanda. Por esta razón introduce la cuestión de los precios así como la oferta y la demanda en su teoría de la localización.

“Obtiene la localización óptima de la manera siguiente, si existe una unidad de producción que por el interés de asegurarse el mercado, quiere abastecer con sus productos, además de a la suya, a otras áreas de consumo, entonces los costos de transporte van a elevar los precios de venta. El precio, que asciende con el aumento de las distancias ejerce un efecto decreciente en la demanda al alejarse del mercado el lugar de la localización”².

En la medida en que decrecen los costos naturalmente pueden bajar los precios y trasladarse la línea limítrofe del mercado al variar la cantidad producida y los precios, también cambia en si el territorio (espacio), por abastecer. Es decir, para cada punto del espacio económico existe una curva de oferta y demanda y a cada punto le corresponde una cantidad óptima de producto.

² Ibid., p.76.

El Transporte y el Crecimiento Regional

La esencia del enfoque teórico de Fritz Voigt³ consiste en mostrar que el sistema de transporte no beneficia equitativamente a todas las regiones o puntos del espacio, sino que al contrario crea discrepancias económicas regionales, favoreciendo a algunos lugares y regiones y perjudicando a otros. En síntesis, Voigt llega a las siguientes conclusiones: la red de transporte beneficia solamente a aquellos puntos que están sobre las vías de comunicación. Aún más, beneficia a aquellas ciudades que están localizadas en los cruces de dos o más vías de transporte. Solo en estas localizaciones las empresas pueden aprovechar economías internas, ya que el sistema de transporte les permite el acceso a un vasto mercado. Desde esta localización puede imponerse competitivamente (gracias a las economías internas y a otras economías de aglomeración que aparecen) a empresas localizadas en otras ciudades, menos favorablemente situadas, asfixiando su desarrollo y el de su región.

Antes de arrancar el proceso de desarrollo económico y antes de existir medios de transporte eficientes, muchas localizaciones ofrecían, potencialmente, buenas posibilidades de industrialización.

La introducción de un medio de transporte eficiente implica favorecer solo a algunas de estas localizaciones y regiones. En estas se localizan industrias y

³ VOIG Fritz. Economía de los Sistemas de Transporte. México: F.C.E, 1964.

amplían su producción aprovechando economías internas e inundando con sus productos los mercados abiertos por la red de transporte. Estas localizaciones atraerán más y más industrias. En las otras regiones va desapareciendo el potencial de desarrollo, por que sus industrias pequeñas o artesanales quiebran, sus ahorros son absorbidos por los centros beneficiados y su gente más capacitada emigra hacia los mismos. El desarrollo autoalimentado de unos pocos centros ha traído el estancamiento o la decadencia para los demás.

Teoría de los Polos de Desarrollo

Francos Perroux en su teoría del polo de desarrollo considera a la región como un espacio abstracto y al desarrollo regional como el producto de la firma motriz.

Para Perroux el desarrollo regional así como la estructura espacial dependen de la firma motriz y de los efectos del polo de crecimiento.

La empresa considerada como centro crea fuerzas centrífugas y centrípetas, atrae a su espacio trivial a hombres y cosas (aglomeraciones personales y materiales alrededor de la empresa) o la aparta de ellas (alejamiento de actividades turísticas, terrenos reservados para una expansión posterior, etc.).

El crecimiento así como el desarrollo regional dependen de la firma localizada y sus efectos.

“Un polo de desarrollo es una unidad económica motriz, un conjunto formado por unidades de esta clase, una unidad simple o compleja, una empresa, una industria, una combinación de industrias, es motriz cuando ejerce sobre otras unidades con las cuales esta en relación, efecto arrastre por los precios, flujos e informaciones”⁴.

Aquí se habla de polo de desarrollo y no de crecimiento pues Perroux piensa que el crecimiento conlleva a un arrastre que finalmente genera el desarrollo.

La ubicación de la unidad motriz determina el polo que es el generador de tres efectos:

a). Efecto arrastre. Hacia delante y atrás, por las compras de insumos, de servicios, flujos de capital, empleos baja de costos en la producción y los precios.

Consideramos al sector transporte como generador del efecto arrastre, pues contribuye a aumentar el valor agregado del resto de sectores de las cuentas nacionales.

“La unidad motriz cambia las estructuras de forma tal que el producto real, global y neto del conjunto experimenta una tasa de crecimiento más elevada”⁵.

⁴ FRANCIOS PERROUX. *Economie du 20 siècle*. París: PUF, 1961.

⁵ Ibid. P. 168.

b) Efecto de aglomeración. Engendrado por la agrupación alrededor de la unidad motriz, de actividades complementarias lo que reduce el costo y aumenta la oportunidad de ganancia.

c). Efecto de confluencia. La ampliación de la red de comunicación y transporte, la introducción de nuevos medios de transporte y mejoras en los medios existentes desencadenan fuerzas que transforman la estructura espacial de la economía aumentando la oferta y demanda que a la vez amplían la esfera de la producción.

Además el transporte se constituye como un elemento componente del ordenamiento territorial. Según Luis Mauricio Cuervo⁶, las redes de comunicación constituyen uno de los cuatro componentes del ordenamiento territorial ya que éstas unen los diferentes puntos del territorio, soportes materiales de la integración física entre las diferentes regiones. La unidad no puede ser un mero discurso sino debe traducirse en la existencia de medios concretos para su desarrollo, única forma de nivelar las oportunidades regionales de desarrollo. Cualquier forma de fragmentación o ruptura implica exclusión física o imposición de barreras a la efectiva integración de los territorios a las oportunidades ofrecidas por el espacio nacional.

3. OBJETIVOS

3.1 OBJETIVO GENERAL

Analizar cuáles han sido los factores principales que explican el comportamiento del Subsector Transporte de Nariño durante 1989-1999.

3.1 OBJETIVOS ESPECIFICOS

- Analizar la evolución de la infraestructura del Subsector Transporte durante el periodo 1989-1999.

⁶CUERVO Luis Mauricio. Ordenamiento Territorial en Colombia. Bases para la Discusión En: Seminario sobre Descentralización y Ordenamiento territorial. Universidad Javeriana. Bogotá, 1999. p. 3

- Verificar cual ha sido la repercusión económica sobre el Subsector Transporte de hechos como los bloqueos de las vías o la inseguridad en las mismas.

- Evaluar cual ha sido la incidencia del Subsector en términos de niveles de empleo, generador de rentas para el fisco de la economía regional e impacto ambiental.

- Indagar como afecta al Subsector el incumplimiento de convenios con el Ecuador referentes al tema.

-

- Analizar el impacto de la apertura sobre el desempeño del Subsector.

- Determinar la importancia del proceso de descentralización en el Subsector.

- Examinar la relación de la dinámica del Subsector departamental con respecto al nivel nacional.

4. DEFINICION, ESTRUCTURA E IMPORTANCIA DEL SUBSECTOR

TRANSPORTE DE NARIÑO

4.1 DEFINICION E IMPORTANCIA.

Al Subsector Transporte lo podemos definir como el ramo de la actividad económica encargado de prestar el servicio de movilización de personas y bienes de un lugar a otro y de otros servicios conexos con dicha actividad principal tales como la explotación de las instalaciones soportes de la operación del Subsector (aeropuertos y agencias de viaje). En un sentido más amplio del Subsector Transporte también harían parte las entidades públicas de orden local, regional y nacional encargadas de regular tales servicios.

La importancia del Subsector Transporte para la economía en general radica en que es un factor determinante en el crecimiento y desarrollo por cuanto facilita la estructuración de espacios socioeconómicos definidos en los que se posibilitan actividades de producción e intercambio de bienes y servicios, con todo el caudal de cohesión e integración que ello supone.

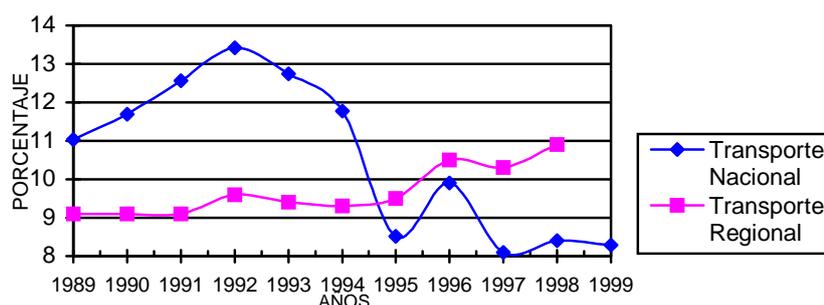
El Sector Transporte también es importante por cuanto sirve como elemento de planificación orientado a descongestionar las zonas urbanas y aprovechar una serie de ventajas económicas como por ejemplo minimizar la dispersión urbana o reducir los costos de la infraestructura, al limitar el desarrollo en zonas de corredores de tránsito, además que permite desestimular el uso masivo de los automóviles particulares que causan congestión del tráfico y contaminación del ambiente en las ciudades.

La importancia del Subsector también está en que tanto a nivel nacional como regional aporta significativamente al PIB, al fisco y al empleo. En el periodo de análisis se puede notar el ente dos subperíodos en la participación del transporte nacional en el PIB nacional. El primero, entre 1989 y 1994 con un aporte promedio del 12.15% y el segundo, entre 1995 y 1999 con uno del 8.64%; en el periodo total (1989-1999) su participación pasa del 11.03 al 8.29% respectivamente. Ambos subperíodos poseen características propias en el contexto de la economía nacional. Mientras que el primero se caracteriza por un crecimiento de la economía promedio anual de 4.2%, una persistente inflación del 25.09% en promedio y unos déficit fiscal y externos bajos, el segundo subperíodo se caracteriza por la caída en el ritmo de crecimiento al 1.44% presentándose síntomas de recesión en el último trimestre de 1998 y con una variación negativa del 4.29% en 1999. Además se observa la sostenibilidad de los déficit fiscal y externo, lo mismo que la desaseleración de la inflación (9.2% en 1999), incremento del desempleo al 20% en 1999 y la turbulencia de los mercados

financieros internacionales que operaron en contra del peso, la salida de capitales y la pérdida de reservas. (ver gráfica 1 y cuadro 1)

Gráfica 1

Colombia y Nariño: Evolución de la Participación del Transporte en el PIB 1989-1999.



FUENTE: CEDRE – Cuentas Regionales.

Cuadro 1

Colombia y Nariño: Participación Porcentual del Transporte en el PIB 1989-1998

VARIABLE	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
PIB Nacional	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Transporte Nacional	11.03	11.69	12.57	13.42	12.74	11.77	8.52	9.91	8.09	8.41	8.29
PIB Regional	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Transporte Regional	9.1	9.1	9.1	9.6	9.4	9.3	9.5	10.5	10.3	10.9	n.d.

FUENTE: DANE – Cuentas Nacionales y CEDRE – Cuentas Regionales. Cálculos de esta Investigación.

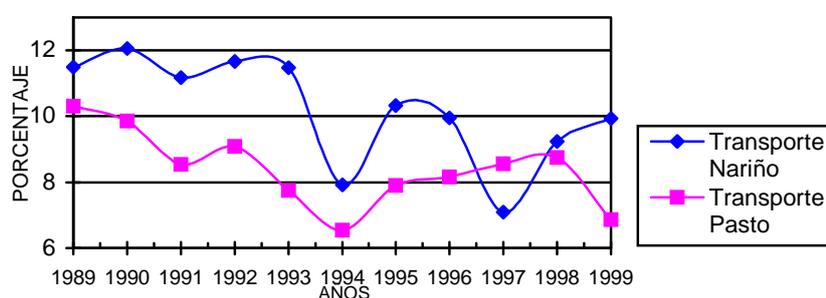
En el entorno regional, en la participación del Transporte en el PIB regional se observan dos subperíodos: el primero entre 1989 y 1995 con una participación promedio del 9.3% y el segundo, entre 1996 y 1998 con una participación promedio del 10.6%. En el periodo total la participación pasa del 9.1 al 10.9%, indicando una cierta regularidad. (ver gráfica 1 y cuadro 1).

A nivel nacional en los años 1991, 1995 y 1997 el Subsector Transporte ha representado el 5, 5.5, 5.5% respectivamente del total del empleo generado. A

nivel del Departamento el Subsector Transporte aportó durante 1999 el 9.94 y 6.86% del empleo total de Nariño y Pasto, respectivamente. (ver grafica 2 y cuadro 2)

Gráfica 2

Nariño y Pasto: Participación Porcentual del Empleo Generado por el Subsector Transporte dentro del Empleo Total.



FUENTE: DANE – Encuesta Nacional de Hogares, Etapas 72 a 104. Planeación Departamental. Cálculos de esta Investigación.

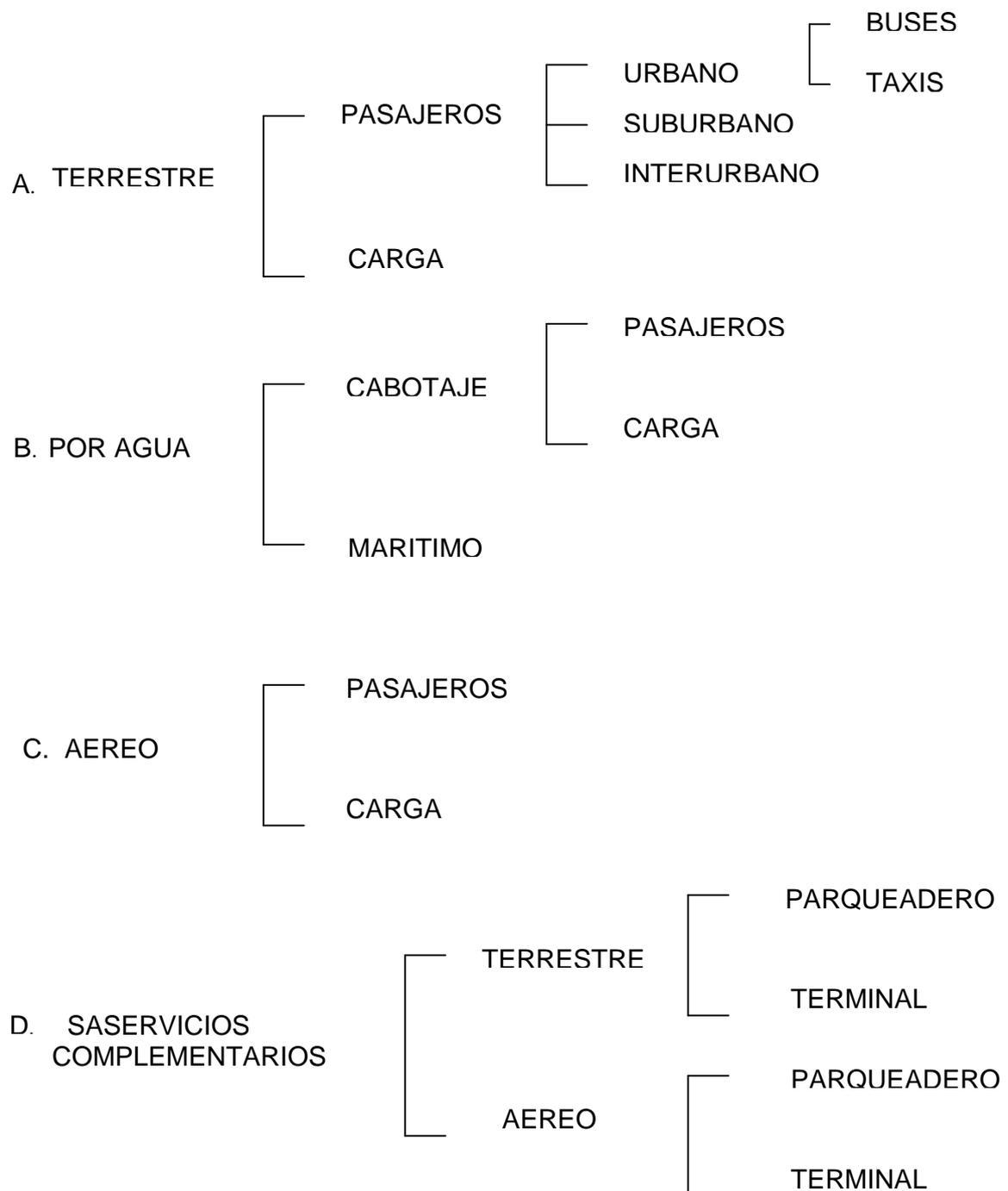
Cuadro 2

Nariño y Pasto: Participación Porcentual del Empleo Generado por el Subsector Transporte dentro del Empleo Total.

VARIABLE	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
TOTAL EMPLEO	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Transporte Nariño	11.5	12.06	11.17	11.67	11.48	7.91	10.32	9.95	7.70	9.23	9.94
Transporte Pasto	10.31	9.86	8.54	9.09	7.75	6.54	7.90	8.17	8.55	8.74	6.86

FUENTE: DANE – Encuesta Nacional de Hogares, Etapas 72 a 104. Planeación Departamental. Cálculos de esta Investigación.

4.2 ESTRUCTURA DEL SUBSECTOR TRANSPORTE DE NARIÑO



5. EL TRANSPORTE Y LA COMPETITIVIDAD

En el mundo globalizado de hoy, los costos de transporte, otrora variable exógena para las autoridades económicas, deben considerarse como un mecanismo de promoción y/o protección, pues la disminución de tal costo puede anular incrementos arancelarios. Sin embargo, dichos costos están relacionados con un sinnúmero de variables de acuerdo al modo utilizado, tales como costos del uso de la infraestructura, innovaciones tecnológicas en vehículos, equipos, etc., inversión en infraestructura, entre otros.

La incidencia de los fletes en cualquier producto de importación (y, desde luego de exportación) está directamente relacionada con el valor unitario, el volumen a transportar y la distancia a recorrer. En el caso de las importaciones, Colombia en 1994 estaba por debajo de la incidencia global de los costos de transporte de América Latina, 7.09% y 8% respectivamente. Para las exportaciones se encontró que la mayor incidencia de los fletes en el valor CIF de las exportaciones colombianas durante 1994 lo tenía el carbón transportado vía terrestre.

Al entrar a analizar la competitividad frente a los modos de transporte se encontró que en el año 1990 de una muestra de 13 países, de los de similar nivel de desarrollo al de Colombia, tan solo Bolivia tenía una densidad de carreteras

pavimentadas inferior a la de Colombia¹. Además el estudio agrega que “el valor de los fletes internos es un porcentaje alto de los costos de algunos productos de exportación. Dicho costo, como porcentaje del precio por tonelada para algunos productos alcanza hasta un 150% como en el caso del cemento transportado de Medellín a Barranquilla... parte de estos sobrecostos son generados por la deficiente calidad de la infraestructura vial lo que hace menos competitivos nuestros productos frente a terceros países”².

Teniendo en cuenta que aproximadamente un 96% de la carga transportada en Colombia se lleva a cabo por carretera y por lo tanto es muy importante hacer énfasis en la infraestructura vial y su modernización para afrontar con mayor competitividad el proceso de internacionalización de la economía.

En lo que se refiere a Nariño según un estudio de competitividad³ del Subsector la situación es preocupante como en el resto del país. Teniendo en cuenta los flujos domésticos de carga por modo de transporte para Nariño se encontró que el transporte por carretera es el modo predominante sin embargo, las falencias en infraestructura son evidentes. “La densidad de carreteras del departamento es de 91 mts/km², lo cual es inferior al promedio nacional en 29 puntos, incluyendo las regiones de la Amazonía y Orinoquía. Las vías troncales a cargo de INVIAS corresponden a 675.6 Km. de los cuales 582 estaban pavimentados, o sea el

¹ En 1990 Colombia poseía 310 Km. por millón de habitantes, Bolivia 242, mientras que Alemania 6363 Km.

² Ministerio de Comercio Exterior. Transporte como Factor de Competitividad. Bogotá: Imprenta nacional, 1996. p. 101.

³ P. BEST Asesores/CEPLAN. Diagnóstico de Competitividad para el Departamento de Nariño. Bogotá, 1998.

79.96%, mientras que para Antioquia ese mismo indicador era del 99.07%⁴. La red vial secundaria Departamental tiene una extensión de 1.695.80Km⁵ repartidos así: 116Km se encuentran pavimentados, presentando un regular estado y corresponde tan solo al 7% del total. En tanto que la mayor parte se encuentra afirmado y en mal estado de conservación. De lo anterior se puede mencionar para el caso de Nariño el pésimo estado en que se encuentran las vías y particularmente la vía Junín-Barbacoas con una distancia de 57 Km., y se emplea un tiempo que oscila entre 7 y 10 horas de recorrido.

Nuestro Departamento cuenta con una sola vía panamericana que permite mantener la relación de la frontera y a la vez representa la vulnerabilidad de la comunicación Norte-Sur, ya que es objeto de múltiples bloqueos provocados por movimientos sociales y por deslizamientos que en suma han obstruido el tráfico por muchos días y han aislado al Departamento, lo cual ha conllevado a cuantiosas pérdidas económicas. Es por lo anterior que en nuestro departamento urge la necesidad de realizar vías alternas que permitan mitigar dicha vulnerabilidad. Sin embargo, el proyecto de habilitación de la transversal Tumaco-Pasto-Mocoa abre grandes posibilidades de desarrollo a nuestro departamento por cuanto lo conectará con las principales troncales del país como son la troncal de Occidente, la del Magdalena y la carretera Marginal de la Selva.

⁴ Ibid. p. 20.

⁵ Foro Empleo y Competitividad en el Departamento de Nariño. Marzo 14 de 1997.

Se encontró además que con excepción del terminal de ECOPETROL del puerto de Tumaco, los demás muelles no tienen una presencia importante dentro del contexto de los puertos colombianos ni para la exportación ni para la importación. “Aunque Tumaco es el segundo puerto sobre el Pacífico no obstante, el terminal de la Sociedad Portuaria en sus 200 metros de muelle manejó apenas 38 mil toneladas en 1996, cifra muy pequeña si se la compara con los 66 millones de toneladas manejadas en los distintos puertos marítimos colombianos”⁶.

El principal limitante del puerto Tumaco proviene de la sedimentación de arenas, probablemente arrastradas por el propio mar, los ríos y las aguas servidas de la ciudad y el escaso dragado. El estudio sobre el canal de acceso del puerto, realizado por el Laboratorio de Proyectos Hidráulicos del Pacífico de la Universidad del Valle, encontró que la tasa promedio de sedimentación del canal es de 2.2 pies⁷ por año aproximadamente. Además se identificó una zona crítica con elevadas tasas de sedimentación: el tramo comprendido entre K2+300 a K+225 que fluctuaban desde 3.7 a 10 pies por año lo que significaba que el canal tenía varios tramos con profundidades inferiores a 30 pies (igual a la de Buenaventura), llegando a niveles mínimos de 10 pies. Lo anterior limitaba la navegación para embarcaciones con calado a 30 pies (grandes embarcaciones), lo que ocasionaba que para las exportaciones de aceite de palma, por ejemplo debían hacerse transbordos mediante planchones y pequeñas embarcaciones incrementando los costos.

⁶ Ibid. p. 20.

Cuando se culminen los respectivos tramos que unan al puerto ecuatoriano de Esmeraldas con la carretera Tumaco - Túquerres se generará una sana competencia entre ambos puertos. El puerto de esmeraldas mueve 528.000 toneladas al año. Este puerto planea ofrecer los servicios para el manejo de contenedores y así suplir la demanda del norte del Ecuador y sur de Colombia.

Dentro del proceso de apertura económica un sector subordinado de la demanda como el transporte debe contribuir sustancialmente al logro de una oferta competitiva en el mercado internacional. En este orden de ideas, el sistema de transporte que ofrece las ventajas económicas de una operación unificada puerta a puerta, con mayor seguridad, velocidad y reducción de fletes es el transporte multimodal.

Los elementos básicos para la operación adecuada, competitiva y segura del manejo multimodal son⁸:

- Transporte basado en operación de contenedores. Que se utilizan a través de todo el proceso sin ser abiertos o desconsolidados en los puntos de transbordo.
- Existencia de terminales interiores de carga o puertos secos.
- Operaciones desarrolladas a través de corredores de tráfico para un mejor flujo en condiciones económicas de la carga multimodal.

⁷ Si un pie equivale a 30.42 cm. , 2.2 pies equivalen a 66.92 cm. Aproximadamente.

⁸ Ministerio de Comercio Exterior, Op. Cit., p. 107.

- Existencia de un operador de transporte multimodal que asuma la responsabilidad y el manejo de la carga en forma directa.
- Moderna tecnología en el transporte marítimo en los puertos.

Los avances progresivos de la contenedorización en el ámbito mundial sirvieron de base para el desarrollo gradual del transporte multimodal. Por regiones del mundo, éste presenta entre países desarrollados grandes avances, de tal forma que el comercio internacional, entre el hemisferio norte y sur se realiza a través del transporte multimodal. Con el 2005 como fecha objetivo para tener constituido una zona de libre comercio continental, es indispensable abordar con prioridad el desarrollo y consolidación del transporte multimodal en Colombia, en la Comunidad Andina y en América latina sino queremos llegar con retrasos irre recuperables para entonces.

Lamentablemente hasta 1994, un gran porcentaje de los contenedores que ingresaban a los países en desarrollo eran desconsolidados en el puerto de entrada, eliminando así las ventajas del uso del contenedor. La definición del transporte multimodal es la siguiente “es el porte de mercancías por diversos modos de transporte (dos a lo menos), desde un lugar o puerto de origen, con uno o más puntos de intercambio hasta un puerto o punto de destino, organizado por un operador de transporte multimodal, quien emite un solo documento por el

transporte completo, contra el pago de un solo flete y asume la responsabilidad por la cadena de transporte que organiza”⁹.

En Colombia, aunque la participación del transporte multimodal en las operaciones de carga es mínima, se debe tener en cuenta que más del 90% de los flujos del comercio internacional, utilizan el transporte marítimo y por lo tanto son susceptible de movilización por el sistema multimodal.

Desde el punto de vista de la competitividad, en el transporte multimodal se agregan nuevos conceptos de servicios, tiempo y economía, con respecto al transporte tradicional, como son las entregas justo a tiempo, frecuencia de servicio y seguimiento de la carga, información sistematizadas de los flujos de transporte, en otras palabras se integra todo el proceso de transporte, seguros, despacho, manipuleo, almacenaje, transbordos y documentación, niveles de inventario, mayor seguridad en las entregas, todo lo cual mejora la competitividad de los productos así manejados.

Desde comienzos de la década de los 70 en Colombia algunas entidades se preocuparon por la introducción del uso generalizado del contenedor, cambios tecnológicos en los sistemas portuarios, modernización del marco legal en cuanto a documentación, en fin, todo lo que tiene que ver con el transporte multimodal. Sin embargo esas medidas entraron en oposición absoluta con las navieras

⁹ Ibid., p. 108.

nacionales que por su mentalidad de tener cautivas las cargas del país, sin esfuerzo ni competencia, lograron que se dictara la ley de reserva de carga lo que aunado con la falta de interés del gobierno en apoyar al transporte multimodal, retrasaron el desarrollo del sistema del país en 25 años.

En los últimos diez años, el sistema de puertos en Colombia tubo un giro radical. De los ineficientes terminales controlados por Puertos de Colombia se pasó a una red de empresas privadas, profesionales y agresivas que le han cambiado la cara a la industria del transporte y a las exportaciones del país. En diez años, fue posible reducir los costos portuarios por tonelada de US\$ 18 a US\$ 7.5 y las pérdidas por saqueos de US\$ 1.9 millones por año a cero. Lo anterior originó que se empezara a mover la carga preferentemente en contenedores en los principales puertos de país y que como se ve en el cuadro 3 Tumaco no figura.

CUADRO 3

Colombia: Comercio Exterior en Contenedores (contenedores movilizados en importaciones y exportaciones)

PUERTO	1999			Enero-Mayo 2000		
	Export.	Import.	Total	Export.	Import.	Total.
Cartagena	65.993	75.341	141.334	34.412	32.378	66.790
Buenaventura	76.052	62.454	138.506	37.622	28.677	66.299
Barranquilla	20826	16781	37.607	9.400	7.720	17.120
Santa Marta	12.757	23.643	36.400	4.174	8.114	12.288

FUENTE: Estadísticas Quintero Hermanos.

6. ACUERDOS DE INTEGRACION EN EL TRANSPORTE.

De un marco proteccionista, en el que el espacio económico ampliado quedaba protegido por barreras arancelarias altas, se ha pasado a un esquema de integración “hacia fuera” en el cual, para nuestro caso, se consolidó la liberación del intercambio al interior de la Comunidad Andina de Naciones (CAN). En este caso, hubo un incremento fuerte de los volúmenes intercambiados a partir del año 1992 en el que se concretó la Zona Andina de Libre Comercio, con la culminación del programa de liberalización para la totalidad del universo arancelario, incluidos los residuales de las listas de excepciones

Dentro del Acuerdo Subregional del Grupo Andino el transporte de carga por carretera es el de mayor significancia ya que el 70% de los bienes personas y vehículos que circulan al interior de éste lo hacen por vía terrestre. Es igualmente el primero para el que se estableció normatividad subregional, pero lo triste es que habiéndose establecido la plena aplicación de la Zona de Libre Comercio Subregional, las posibilidades de aprovechamiento en materia de comercio se han visto limitadas por el incumplimiento de varias de las medidas contempladas en la normatividad sobre este modo de transporte.

Los problemas identificados más importantes entre otros eran:

- Ninguno de los países miembros aplicaba las normas de la Decisión 327 sobre "Transito Aduanero Internacional".
- Control y revisión a que son sometidos los vehículos y mercancías en los pasos de frontera.
- Exceso de controles a que son sometidos los vehículos, mercancías, personas y equipaje durante el recorrido.
- Exigencia de transbordo en los pasos de frontera.
- No existencia de horarios armonizados.

Quizá la norma supranacional que más ha generado incumplimientos es la decisión 257 según la cual existen tres formas o modalidades de hacer transporte internacional: i) transporte directo, ii) transporte con cambio de plataformas o remolques e iii) transporte con transbordo en fronteras. En efecto, la inclusión de esta última forma ha dado pie a que en el paso fronterizo colombo-ecuatoriano exista la oposición de los transportistas del Carchi al transporte directo, obligando al transbordo en la frontera. Además, se aprecia el incumplimiento de la decisión 327 que se refiere a la simplificación de procedimientos en los pasos de frontera ya que es evidente la duplicidad de trámites de aduanas y de sanidad agropecuaria

El diagnóstico de competitividad de Nariño encontró una desventaja competitiva del Sector Transporte de Carga de Nariño en comparación con el de Ecuador por cuanto las empresas de este país trabajan con menores costos en razón de los aranceles más bajos de importación de equipos y a las menores tarifas del IVA.

7. EVOLUCION DEL TRANSPORTE DE NARIÑO

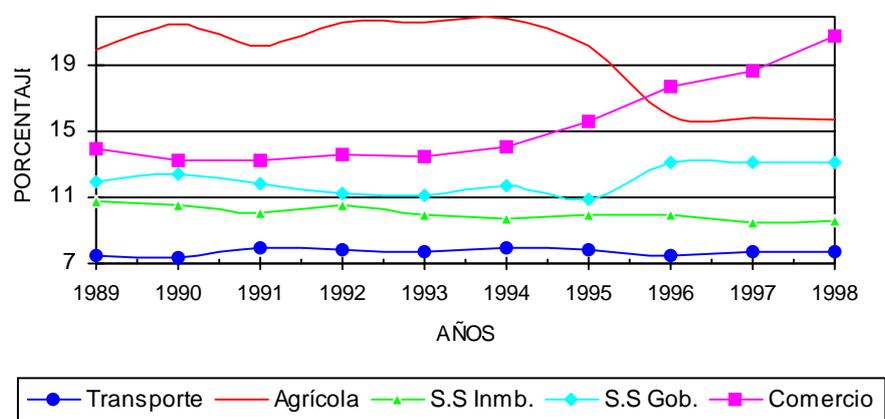
7.1 ANALISIS DE LA CUENTA DE PRODUCCION

7.1.2 Análisis del Valor Agregado

A nivel de la cuenta de producción durante el periodo 1989-1998, el Subsector Transporte de Nariño ha mantenido constante su participación en la generación de valor agregado por encima del 7% del PIB regional, observándose una regularidad en su participación, cosa que no ocurre con los Subsectores Agrícola y Servicios Inmobiliarios que disminuyen en su participación y Servicios del Gobierno y Comercio Interior que presentan un aumento en su participación. Se puede decir que el Subsector de estudio ha conservado su carácter de fuerza motriz dentro de la economía. (ver gráfica 3 y cuadro 4)

Gráfica 3

Nariño: Evolución de la Participación del Valor Agregado del Subsector Transporte en el Valor Agregado Total. 1989-1999



FUENTE: CEDRE- Cuentas Regionales

Cuadro 4

Nariño: Participación Porcentual del Transporte dentro del Valor Agregado Total 1989-1999.

VARIABLE	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
TOTAL V. A.	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Transporte	7.5	7.5	7.4	7.9	7.8	7.7	8.0	7.8	7.5	7.7	n.d.
Agrícola	20.0	21.5	20.2	21.7	21.6	21.9	20.2	16.0	15.9	15.7	n.d.
S.s. Inmobiliarios	10.8	10.6	10.1	10.5	9.9	9.7	9.9	9.9	9.5	9.6	n.d.
S.s. del Gobierno	12.0	12.4	11.9	11.2	11.11	11.7	10.9	13.1	13.1	13.2	n.d.
Comercio Interior	14.0	13.3	13.3	13.6	13.5	14.1	15.6	17.8	18.7	20.8	n.d.

FUENTE: DANE – Encuesta Nacional de Hogares, Etapas 72 a 104. Planeación Departamental. Cálculos de esta Investigación

Por ello se puede decir que el Transporte, en general y el de Nariño en particular es un motor de crecimiento por cuanto permite jalonar a otros sectores de la economía regional en el sentido de que es demandante de insumos.

Se puede decir que es un sector dinamizador de la economía ya que el aumento de la infraestructura vial en el Departamento permite que se incrementen los flujos de

personas, mercancías y servicios entre las zonas que se vean favorecidas por esa nueva infraestructura.

Al respecto se tienen varios ejemplos. Con la apertura de la carretera Pasto-Tumaco se fortalecieron las relaciones económicas entre las dos regiones pues se disminuyeron los costos de transporte y se elevó el flujo de pasajeros.

Por otro lado, la pavimentación de la circunvalar al Galeras ha impulsado la generación de microempresas y de expendios de alimentos en la jurisdicción del Municipio de La Florida, de las cuales se benefician un alto número de familias de bajos recursos económicos. La pavimentación de esta vía se constituyó en una salvación para muchos campesinos que se dedican a la actividad del fique¹⁰.

Un estudio del IFI¹¹, demostró que el Transporte de Nariño entre 1980-1992 experimentó un proceso de polarización ya que la tasa de crecimiento del VA del Subsector durante ese período fue menor a la del resto del país y a la de los Departamentos más desarrollados. Siguiendo con ese mismo análisis, pero para el periodo 1989-1999, se observa que durante dichos años se presenta una tendencia hacia la convergencia por cuanto la tasa de crecimiento del VA del país fue superior al de las áreas desarrolladas (2.26 frente a 1.60% respectivamente). Lo mismo sucede en el caso de Nariño ya que la tasa de crecimiento del VA es

¹⁰ MARTINEZ M., Edgar. Circunvalar Cambia Vida de Campesinos. En : Diario del Sur. (Feb. 23. 1999) p. 4b.

¹¹ Instituto de Fomento Industrial. Corporación Misión Siglo XXI. Evaluación de Competitividad en las Regiones de Frontera – Nariño. Pasto, 1996.

superior tanto a nivel nacional como frente a las áreas más desarrolladas. (ver cuadro 5)

Cuadro 5

Crecimiento del Valor Agregado del Sector Transporte (Total Nacional, Areas más Desarrolladas* y Nariño) 1980-1992 y 1989-1999.

PERIODO	TOTAL NACIONAL	AREAS MAS DESARROLLADAS	NARIÑO
INCREMENTO PORCENTUAL			
1980-1992	29.43	60.09	20.61
1989-1998	2.26	1.60	3.81

*Antioquia, Atlántico, Cundinamarca, Bogotá y Valle del Cauca

FUENTE: Cálculos Corporación Siglo XXI y esta Investigación con base en datos del DANE.

Para entrar a analizar las causas concretas de la convergencia del Subsector Transporte de Nariño durante el período de estudio se deben analizar los factores de convergencia que dependen si se ha reducido o no la brecha en la dotación de recursos inicial. Dicha dotación tiene que ver con las siguientes variables causales de dicho proceso, y estas son las siguientes: aumento en la escolaridad de los trabajadores del Subsector (capital humano), la modernización del parque automotor, el incremento de la inversión en infraestructura y el incremento en la densidad de carreteras.

Entre 1991 y 1999 el promedio de años de escolaridad de los ocupados en el Subsector Transporte se ha incrementado de 7.9 años a 9.1 lo que indica un mayor nivel de preparación en el capital humano¹², además el diagnóstico de competitividad mencionado en otros apartados demuestran que “el parque automotor de carga en Nariño estaba en buenas condiciones, porque la baja del

arancel al 15% para importación de equipos y las facilidades crediticias propiciaron la renovación en cerca del 60% del parque automotor de carga, a partir de 1992¹³. Por otra parte entre 1991 y 1996 los gastos en infraestructura como porcentaje total de la administración pública de Nariño se incrementó en 5.42 puntos porcentuales al pasar de 1 al 6.42% entre los años mencionados.

No obstante el proceso de convergencia del Subsector transporte de Nariño, resulta inocuo en la medida en que éste no esté acompañado del mismo proceso de convergencia de otros sectores claves de la economía regional, tales como los sectores agrícola e industrial. Es decir, la desindustrialización de la economía de Nariño genera una decontextualización de la convergencia del transporte, pues no permite vincular de manera efectiva a la región con los mercados externos.

7.1.3 Indicadores de Productividad

El análisis de productividad del Subsector Transporte indica que en el nivel regional con respecto al nacional existe una gran diferencia de productividad, aun cuando durante el período 1994-1997 existe una disminución en dicha brecha de productividades regional/nacional. El indicador de productividad laboral para el

¹² Cálculos hechos a partir de la Encuesta Nacional de Hogares del DANE. Etapas 72-104. Pasto, 2001.

caso de Nariño presenta dos subperíodos en su evolución: entre 1994 y 1997 con una tendencia ascendente y entre 1998 y 1999 con una tendencia descendente.

El indicador del costo laboral (VA/SS) tanto para Colombia como para Nariño son similares, lo que significa que en promedio por cada peso invertido en un trabajador éste retribuye con 2.6 pesos. (ver cuadro 6)

La productividad laboral es el cociente entre el valor agregado del Subsector Transporte de Nariño y el total de número de trabajadores ocupados en él. El costo laboral es el cociente entre el valor agregado y la remuneración a los asalariados.

Cuadro 6

Colombia y Nariño: Indicadores de Productividad en el Transporte 1989-1999.

(En miles de pesos)

VARIABLE	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
NARIÑO											
Productividad Laboral	829.6	782.8	731.1	721.8	780.9	1112.9	1053.4	1147.4	1489.5	918.9	892.1
Prod. Del Costo Labora	2.71	2.70	2.58	2.67	2.68	2.67	2.65	2.40	2.40	2.40	2.4
COLOMBIA											
Productividad Laboral	2423,6	2493.3	2423,8	2437,7	2462,9	2506,1	1988,0	1737,0	1682,7	1663,6	n.d
Prod. del Costo Laboral	2.5	2.8	2.7	2.7	2.8	2.9	3.0	2.0	2.5	2.4	n.d

FUENTE: Cálculos e esta Investigación con base en datos del CEDRE- Cuentas Regionales y DANE- Encuesta Nacional de Hogares. Etapas 72 a 109. Pasto.

Las causas por las cuales se presenta bajos niveles de productividad radican en que el Subsector está influenciado por factores negativos que interrumpen su normal desempeño, tales como:

¹³ P.BEST Asesores/ CEPLAN, Op. cit., p.6.

- Los constantes bloqueos de las vías del Departamento de los cuales el más grave se registró durante 1999 con una duración de 80 días y unas pérdidas aproximadas de \$ 325 millones diarios y 3500 toneladas de carga seca dejada de movilizar¹⁴.
- Inseguridad en las vías. Al decir de la A.C.C, el 70% de los atracos contra los transportadores en Colombia, ocurren en el corredor Ipiales-Cali.
- Informalidad del Subsector que provoca por parte de los transportadores, el incumplimiento de las tablas de fletes establecidas por el Ministerio de Transporte y que origina la competencia desleal.
- Altos costos de operación reflejados en la canasta de insumos.
- El mal estado de la infraestructura vial, entre otras.

7.1.4 Indicadores de Participación de la Renta

Al hacer un análisis comparativo de los indicadores de participación de la renta se hallaron los siguientes resultados. Primero, que la tasa de generación de valor agregado es mayor para el Transporte de Colombia que para el caso de Nariño. 1995 fue el año en el cual el indicador del VA del Transporte en los dos niveles

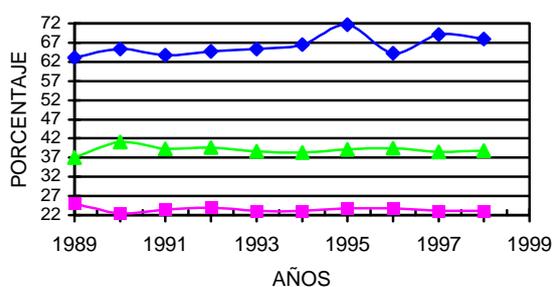
¹⁴ CARTA de Nemisio Castillo, Vicepresidente de A.C.C. y Rodrigo Paredes Presidente A.C.C. Seccional

tuvo mejor desempeño, aun cuando la diferencia de indicadores entre el Transporte de Colombia y el de Nariño persistía en los 17.03 puntos porcentuales. Dicha brecha se debe a que el Consumo Intermedio del Transporte de Nariño tiene una mayor participación en el producto total del Subsector en comparación con el nivel nacional, hecho causado por poseer una canasta de insumos más costosa.

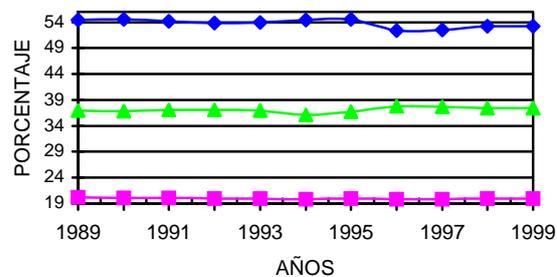
Segundo, el indicador (EBE/VA) muestra que a nivel nacional existe una mayor concentración de la renta generada en el Subsector, cuyo nivel máximo lo alcanzó en 1990. En Nariño se alcanzó el nivel máximo de concentración durante 1994. En este punto la brecha de indicadores era de 3 puntos porcentuales en favor del Transporte de Colombia. Por su parte el indicador (SS/VA) muestra que las participaciones de los trabajadores dentro del VA generado en el Transporte en los dos niveles es bastante parecida ya que cuando estos indicadores alcanzan sus valores máximos la diferencia alcanza a ser de sólo 2 puntos en favor del Transporte nacional. (ver gráfica 4 y cuadro 7)

Gráfica 4

Evolución del PIB y el Subsector Transporte.

a. Colombia

—◆— V.A. —■— S.S. —▲— E.B.E.

b. Nariño

—◆— V.A. —■— S.S. —▲— E.B.E.

FUENTE: Esta Investigación con base en datos del DANE- Cuentas Nacionales y CEDRE- Cuentas Regionales

Cuadro 7

Colombia y Nariño: Indicadores de Participación de la Renta del Sector Transporte 1989-1999.

VARIABLES	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
COLOMBIA											
Producción Bruta	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	n.d.
Valor Agregado	63.18	65.32	63.78	64.73	65.42	66.56	71.63	64.25	69.10	67.90	n.d.
Sueldos y Salarios	25.14	22.50	23.53	23.90	23.18	23.17	23.82	23.72	23.18	23.18	n.d.
Exte. Bruto de Expl.	37.11	41.16	39.36	39.63	38.61	38.41	39.14	39.50	38.51	38.78	n.d.
SS/VA (%)	39.80	34.40	36.90	36.90	35.40	38.81	33.30	36.92	33.50	34.10	n.d.
EBE/VA (%)	58.701	63.00	61.70	61.20	59.00	57.70	54.60	61.48	55.70	57.10	n.d.
NARIÑO											
Producción Bruta	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Valor Agregado	54.46	54.51	54.25	53.90	54.01	54.44	54.60	52.46	52.54	53.29	53.27
Sueldos y Salarios	20.17	20.05	20.10	19.97	19.96	19.89	19.96	19.84	19.81	19.91	19.91
Exte. Bruto de Expl.	32.30	32.48	32.20	32.08	32.15	32.64	32.61	30.68	30.77	31.40	31.35
SS/VA (%)	37.00	36.80	37.10	37.10	37.00	36.10	36.70	37.80	37.70	37.40	37.40
EBE/VA (%)	59.30	59.60	59.40	59.50	59.5	60.00	59.90	58.50	58.60	58.90	58.90

SS= Sueldos y Salarios, EBE= Excedente Bruto de Explotación, VA= Valor Agregado.

FUENTE: CEDRE – Cuentas Regionales. Cálculos de Esta Investigación.

7.1.5 Análisis de la evolución de la Producción

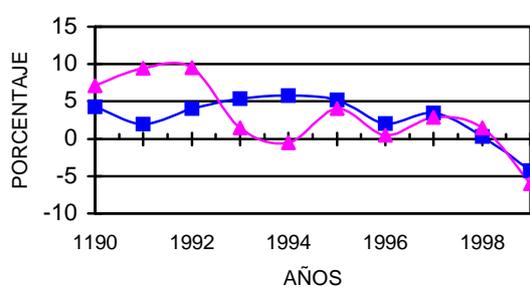
Durante el período de análisis se observa una gran irregularidad en el comportamiento del Subsector Transporte tanto a nivel nacional como departamental. Sin embargo es en el nivel nacional donde se nota una tendencia

hacia el deterioro ya que a partir de 1993 se observa una abrupta caída en las tasas de crecimiento, dándose en los años 1994, 1996 y 1999 tasa por debajo del 1%. Cosa contraria ocurre en el Subsector Transporte de Nariño ya que con excepción de 1998, éste exhibe tasas de crecimiento por encima del 2%. En promedio durante los diez años de análisis el Subsector a nivel nacional crece el 2.99% al año; en contraste el de Nariño lo hace en el 5.02% al año. Las causas de este desempeño radican como se verá más adelante en el buen desempeño del Transporte Terrestre (que constituye más del 85% de todo el Subsector) y el volumen de toneladas transportadas.

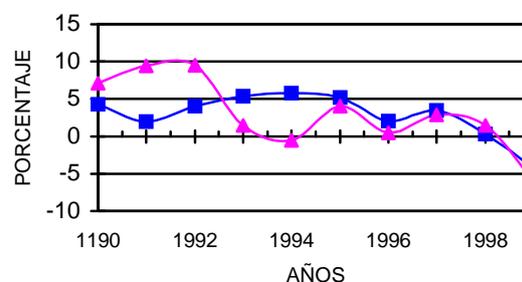
Gráfica 5

Colombia y Nariño: Evolución del PIB y el Subsector Transporte 1990-1989.

a. Colombia



b. Nariño



—■— PIB Nal —▲— Transporte

—■— PIB Nal —▲— Transporte

FUENTE: Esta Investigación con base en datos del DANE- Cuentas Nacionales y CEDRE- Cuentas Regionales

Cuadro 8

Colombia y Nariño: Evolución del Transporte 1989-1999.

ACTIVIDAD	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Transporte Nacional	7,1	9,4	9,5	1,5	(0,5)	4,0	0,5	2,9	1,5	(5,4)
Transporte Regional	3,7	3,5	7,0	6,5	2,8	3,4	10,2	4,6	0,8	7,7

FUENTE: DANE – Cuentas Nacionales. CEDRE – Cuentas Regionales. Cálculos de Esta Investigación.

La recesión económica de los últimos años y el conflicto social parece haber golpeado en mayor medida al Subsector Transporte nacional que al departamental ya que durante 1999 ambos Subsectores tuvieron tasas de crecimiento diametralmente opuestas. Mientras que el Subsector nacional tuvo un desempeño negativo del -6.0% , el Subsector departamental creció en el 7.7% .

De acuerdo con la producción de las actividades que hacen parte del Subsector Transporte de Nariño se observa que durante todo el período de análisis es la Actividad de Transporte Terrestre la que mayor participación presenta dentro del PIB subsectorial (ver Gráfica 6). A su vez, es el Transporte de Carga con el 60.68% el que mayor participación tiene dentro de esta actividad. El Transporte de Carga Terrestre, a diferencia de lo que ocurre en el contexto nacional donde la modalidad más utilizada es el transporte por ductos (oleoductos y poliductos), representando el 47.7% del total, es el que mayor peso tiene dentro de esta actividad por cuanto transportó el 98% de la carga total durante el período en estudio.

Gráfica 6

Nariño: Participación por Actividades en la Producción del Subsector Transporte 1989 y 1999.



FUENTE: Cálculos de esta Investigación con base en datos del CEDRE – Cuentas Regionales

Cuadro 9

Nariño: Participación Porcentual de las Actividades del Transporte 1989-1999.

ACTIVIDAD	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Terrestre	88,0	88,0	86,6	85,2	85,0	84,4	84,7	84,4	84,2	88,5	86,3
Aéreo	6,4	6,0	6,1	6,0	5,8	6,3	6,2	7,1	7,3	4,5	6,3
Agua	4,2	4,7	5,9	7,5	7,7	7,2	7,1	6,4	6,3	5,1	5,2
S.S. Compl.	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	2,2	2,0	2,1	2,1	1,9	2,2

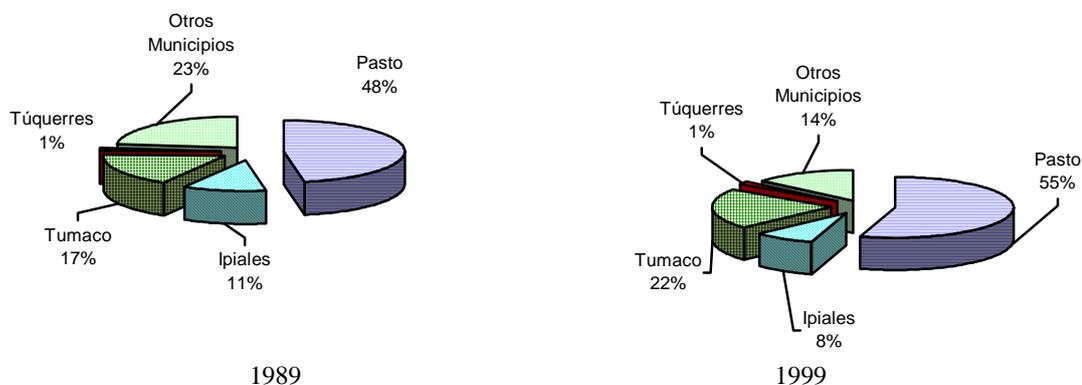
FUENTE: CEDRE – Cuentas Regionales.

Al efectuar el análisis de la producción del Subsector Transporte de Nariño teniendo en cuenta la producción de los diferentes municipios del Departamento de los cuales se poseen cifras se encontró los siguientes resultados. Entre 1989 y 1999 la producción total del Transporte de Pasto aumentó su participación en la producción total del Subsector del Departamento en 7.3 puntos porcentuales.

La producción del Subsector Transporte de Tumaco incrementó su participación en 4.8 puntos porcentuales en el total de Nariño. A la par, tanto las producciones subsectoriales de Ipiales como la de Otros Municipios pasaron a tener menor participación en el total. Las reducciones fueron de 2.8 y 9.0 puntos porcentuales, respectivamente. Túquerres, prácticamente no tuvo variación en la participación de su producción dentro del producto total del Subsector Transporte de Nariño.

Gráfica 7

Nariño: Participación por Municipios en la Producción del Subsector Transporte 1989 y 1999.



.FUENTE: Cálculos de esta Investigación con base en datos del CEDRE – Cuentas Regionales

Cuadro 10

Nariño: Participación por Municipios en la Producción del Subsector Transporte 1989-1999.

MUNICIPIO	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
<i>Pcc. Total</i>	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
<i>Pasto</i>	47,3	47,31	46,91	46,7	46,89	49,51	49,52	53,41	53,15	53,74	54,63
<i>Ipiales</i>	11,14	11,03	10,28	8,65	8,31	7,97	8,15	8,1	8,72	9,72	8,31
<i>Túquerres</i>	1,48	1,23	1,16	1,25	1,27	1,23	1,18	1,23	1,21	1,33	1,25
<i>Tumaco</i>	17,08	18,07	20,36	23,39	24,14	22,5	23,09	23,52	23,45	20,32	21,83
<i>Otros Mun.</i>	23	22,36	21,29	20,01	19,42	18,78	18,06	13,74	13,48	14,89	13,98

FUENTE: CEDRE - Cuentas Regionales

Lo mismo ocurre cuando se analizan las cifras sobre las contribuciones de los diferentes municipios en el valor agregado total del Transporte de Nariño. Pasto incrementó su participación en el total valor agregado en 7.3 puntos porcentuales y Tumaco en 6.5 puntos. Mientras tanto, el valor agregado del Transporte de Ipiales y el de Otros Municipios disminuyó en su participación en el total de Nariño en 2.0 y 11.3 puntos, respectivamente entre 1989 y 1999. Túquerres tuvo un leve descenso en dicha participación del orden de 0.4 puntos.

Los anteriores resultados indican en primer lugar, la consolidación del municipio de Pasto como el centro de la producción del Subsector Transporte de Nariño. En segundo lugar, se aprecia el repunte de Tumaco como una región dinamizadora al interior de la producción subsectorial. Y en tercer lugar, se puede notar el estancamiento de las producciones del Subsector Transporte tanto de Ipiales como de Otros Municipios. Ello deja ver al interior del Subsector Transporte de Nariño lo que se puede llamar una recomposición en la dinámica del Transporte de desde el eje Pasto-Ipiales hacia el eje Pasto -Tumaco.

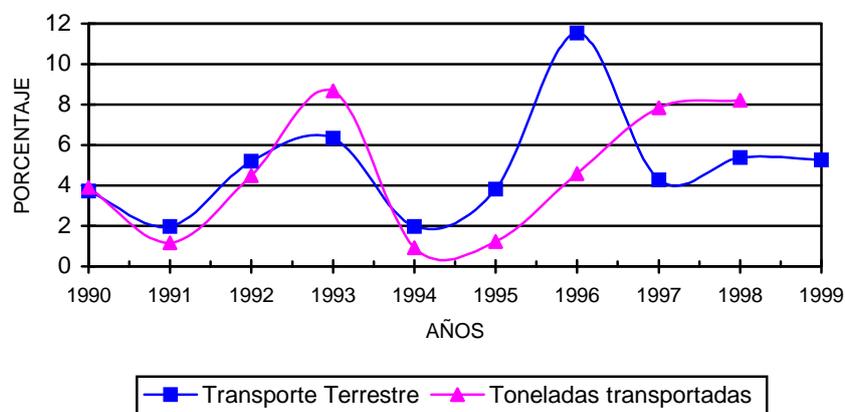
Lo anterior puede estar suscitado por la habilitación de la carretera Pasto-Tumaco que desde 1994 hizo incrementar los flujos tanto de personas como de bienes entre los dos municipios.

7.1.6 Comportamiento del Transporte Terrestre

Como ya se mencionó a nivel del Departamento de Nariño el Transporte Terrestre participa con el 86.37% lo que demuestra la importancia que tiene dentro del Subsector. A su vez, es la Actividad del Transporte de Carga la que mayor peso tiene dentro de esa modalidad de transporte ya que a 1999 ésta participaba con el 61.58% del total de la producción, constituyendo el Transporte de Pasajeros el restante 38.41% de participación.

Gráfica 8

Nariño: Evolución del Transporte Terrestre y las Toneladas Transportadas.
1989 – 1999.



FUENTE: Cálculos de esta Investigación con base en datos del CEDRE – Cuentas Regionales.

Cuadro 11

Nariño: Evolución del Transporte Terrestre y las Toneladas Transportadas 1990-1999.

ACTIVIDAD	(Porcentajes)									
	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Terrestre	3,71	1,97	5,20	6,34	1,98	3,82	11,54	4,74	5,94	5,60
Toneladas	3,91	1,17	4,49	8,68	0,92	1,23	4,57	7,85	8,23	n.d.

FUENTE: CEDRE – Cuentas Regionales. Cálculos de Esta Investigación

El análisis del comportamiento de la producción del Transporte Terrestre de Nariño muestra una tasa promedio anual de crecimiento de 4.9%, similar a la tasa de crecimiento promedio anual del total del Subsector (5%). El análisis de la evolución año a año indica que los años 1993 y 1996 poseen tasas de crecimiento muy por encima del promedio anual, 6.34 y 11.54%, respectivamente. (ver gráfica 8 y cuadro 11)

Pese a los innumerables problemas de bloqueos e inseguridad, las tasas de evolución de la modalidad, lo mismo que las actividades de Transporte de Carga y

Transporte de Pasajeros no parecen reflejar dichos inconvenientes. Así por ejemplo, el bloqueo por deslizamiento de la carretera Pasto-Ipiales, en el kilómetro 47 durante 1993 no provocó mayor impacto en el comportamiento del Transporte de Carga, aun cuando si parece haber afectado al Transporte de Pasajeros por cuanto se nota en ese año una desaceleración en el ritmo de crecimiento de dicha actividad (durante 1992 el transporte de pasajeros creció a una tasa del 6.39%, mientras durante 1993 lo hizo a una tasa del 2.7%).

Dicho bloqueo por más de 15 días de la carretera Panamericana, según cálculos de la época le costó a la Modalidad del Transporte Terrestre, en pesos de 1990, el 6.6% del total de la producción de ese año¹⁵. Sin embargo, el Transporte Terrestre no refleja ese fenómeno ya que en ese año tuvo una tasa de crecimiento del 6.34% con respecto al año inmediatamente anterior.

Durante 1996 estalló en el mes de octubre el paro camionero nacional originado por la problemática que afrontaba el sector y cuyas reivindicaciones más importantes eran la revisión de los valores de los fletes y de las tarifas de los peajes y el problema de la piratería terrestre, entre otros.

En dicho paro que contó con una participación del 90% de los camioneros se dejaron de transportar 700 mil litros de leche hacia el Valle del Cauca y 672 mil galones de gasolina motor hacia Nariño. Se estima que la economía de Nariño en

¹⁵ BLOQUEO EN el Sur. En : Diario del Sur. (Oct. 15. 1999). p. 2A.

su conjunto perdió por dicho paro un total de 20 mil millones de pesos. Después de 10 días se levantó el paro con el acuerdo de los 20 puntos del pliego de peticiones, especialmente con un incremento del 15% en los fletes¹⁶.

Nuevamente, las tasas de producción del Transporte Terrestre no parecen reflejar dicho acontecimiento por cuanto ésta creció a una tasa del 11.54% con respecto al año anterior. Lo mismo ocurre con las actividades del Transporte de Carga y de Pasajeros que tuvieron tasas de crecimiento del orden del 4.56 y 22.21%, respectivamente.

Durante 1999 se produjeron varios bloqueos de vías que entorpecieron el normal desempeño del sector. El primero de ellos tuvo que ver con el bloqueo de la carretera Panamericana en Ipiales y la vía al Mar por parte de un movimiento indígena. Dicho bloqueo tuvo una duración de 5 días, aun cuando éste coincidió con el paro nacional de las centrales obreras a finales de octubre. A ello debe sumársele el bloqueo de la Panamericana en el Departamento del Cauca que tuvo una duración de 12 días.

Se estima que por dichos bloqueos se dejaron de movilizar más de 3500 toneladas de carga seca y 500 mil litros diarios de leche. Las pérdidas para la Actividad del Transporte de Carga llegaron a sumar los 325 millones de pesos diarios, o sea 5.525 millones de pesos durante los 17 días que totalizan esos

¹⁶ 20 MIL millones de pesos en Nariño. En : Diario del Sur. (Oct. 15-22. 1996).

insucesos, lo que representa en pesos constantes un 37.6% del producto total del Transporte de Carga durante 1999¹⁷.

Además, según cifras de la A.C.C. de Nariño, durante este año los bloqueos llegaron a totalizar 60 días. Sin embargo, las cifras de evolución del Transporte Terrestre durante 1999 no parecen reflejar en mayor medida los impactos de aquellos bloqueos, pues las actividades que forman parte de esa modalidad exhiben tasas de crecimiento anual positivas (1.54% para el Transporte de Pasajeros y 7.75% para el de carga), aun cuando el Transporte de Carga presenta cierta desaseleración en su tasa de crecimiento con respecto al año inmediatamente anterior, es decir 1998 (7,75 y 8.88%, respectivamente). También se aprecia que en 1999 se presenta una leve disminución en la participación de esta actividad en el total producido por el Transporte Terrestre.

Entonces, el buen desempeño del Transporte Terrestre durante aquellos años en los cuales se dieron graves bloqueos de carreteras que debieron haber afectado la evolución de esta actividad pero las cifras de la producción disponibles no lo demuestran, se puede explicar por el comportamiento del volumen de toneladas movilizadas en dichos años. En efecto, tal y como lo muestra la gráfica 11 los años en mención presentan tasas de crecimiento en el volumen de las toneladas movilizadas bastante buenas. Es decir, existe una estrecha relación entre una

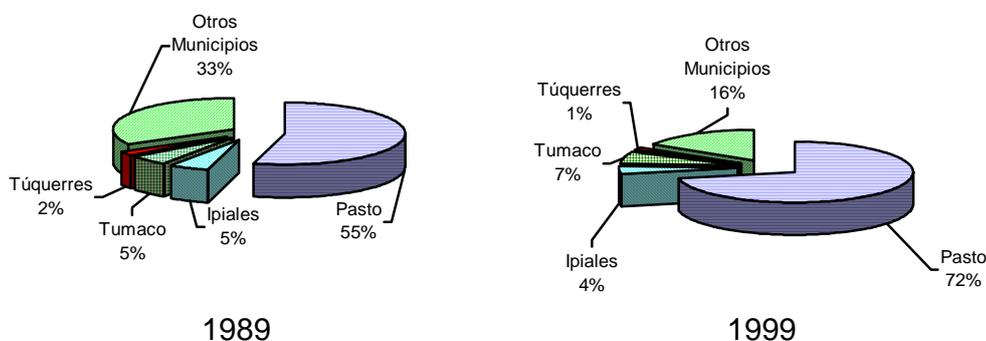
¹⁷ CARTA de Nemesio Csatillo, Vicepresidente A.C.C. y Rodrigo Paredes, Presidente A.C.C. Seccional Nariño, Pasto, 11 de noviembre de 1999.

mayor producción del Transporte Terrestre y un mayor volumen de carga movilizada.

El análisis por municipios de esta modalidad muestra resultados similares a los previamente descritos para el caso del Subsector considerado como un todo, aunque de manera más acentuada. Entre 1989 y 1999 la producción del Transporte Terrestre de Pasto incrementó su participación en la producción total del Transporte Terrestre de Nariño en 8.2 puntos porcentuales, mientras que Tumaco lo hizo en 3.4 puntos. Por su parte, las participaciones de las producciones del Transporte Terrestre de Ipiales, Túquerres y Otros Municipios disminuyeron en la producción total subsectorial de Nariño en 0.1; 0.2 y 11.5 puntos, respectivamente. Como se aprecia, en este nivel el incremento de la participación de Tumaco y la disminución de la misma de Ipiales no es tan marcada como para el caso del Transporte total. Sin embargo, es bastante apreciable la drástica disminución en la participación de la producción del Transporte Terrestre de Otros Municipios en el total de esta actividad.

Gráfica 9

Nariño: Participación por Municipios en la Producción del Transporte Terrestre. 1989 y 1999.



FUENTE: Cálculos de esta Investigación con base en datos del CEDRE – Cuentas Regionales.

En este nivel de desagregación del Subsector Transporte de Nariño es la Actividad del Transporte de Pasajeros la que mayor participación tiene dentro del total del Transporte Terrestre con un 86.94% en 1999, por cuanto se ha excluido la Actividad del Transporte de Carga Interurbana ya que esta actividad no está desagregada por municipios. El restante 13.06% lo constituye la Actividad de Transporte de Carga Urbana. De esta manera, las variaciones de las participaciones de los diferentes municipios en el producto total del Transporte Terrestre solo se pueden explicar por los cambios ocurridos en el período considerado en la actividad del transporte de pasajeros. Ello indica que para el caso de Pasto y Tumaco que presentaron aumentos de participación en el total de la modalidad de estudio, dichos cambios se originaron en un incremento de la oferta del servicio, causado por el aumento de pasajeros transportados tanto a nivel urbano como interurbano. La misma explicación, pero en sentido contrario se puede aplicar para el caso de Ipiales y Otros Municipios.

7.1.6.1 Problemática Actual

Aunque el Transporte Terrestre por la magnitud de su producción es el de mayor importancia dentro del Subsector total, también es el que mayores problemas presenta para su normal desempeño.

Dichos problemas han sido identificados en los pliegos de peticiones del único gremio organizado del Subsector Transporte de Nariño: la Asociación colombiana de Camioneros, capítulo Nariño. Tales inconvenientes se los ha extraído de los diferentes documentos facilitados para este estudio por dicho gremio y tienen que ver con los siguientes:

- Altos costos de los combustibles.
-
- Elevadas tarifas de peajes.
-
- Negativa de las empresas aseguradoras para entregar pólizas que cubran
-
- contra el terrorismo en las vías.
-
- Inseguridad jurídica causada por los constantes cambios en la normatividad que rige para el Subsector.
-

- Falta de reciprocidad en los Acuerdos Internacionales referentes al Subsector.
-
- Elevados costos de los aranceles y multiplicidad de trámites a la hora de importar equipos y autopartes.
-
- Inseguridad en las vías que se refleja en los fenómenos de la piratería terrestre, actos terroristas contra los vehículos, etc.
-
- Los bloqueos de vías en forma frecuente.
-
- Falta de políticas claras en materia de regulación y reposición del parque automotor.
-
- Elevadas tarifas del IVA en los elementos que conforman la canasta camionera.
-
- Falta de líneas de crédito para el Subsector.
-
- Escasa regulación al cumplimiento de las tablas de fletes establecidas por el Gobierno.

Pese a la cantidad de problemas que padece el Transporte Terrestre de Nariño, el Gobierno nacional ha dado respuesta parcial a ellos. En lo que se refiere al

crédito, el Gobierno a través del IFI durante 1999 creó una línea de crédito por 60 mil millones de pesos, de los cuales 40 mil millones estaban dirigidos hacia el transporte de carga. El plazo contemplado en los créditos era de 5 años hasta con un año de gracia, con una tasa de interés de redescuento más un margen de intermediación por convenir y hasta por un monto de 150 millones de pesos por vehículo¹⁸.

En lo referente a los fletes, durante 1999 se acordó un reajuste del 10% en la tabla de fletes establecida por el Ministerio de Transporte en 1998. No obstante haber logrado el incremento de tarifas en dicha tabla, hoy en día la informalidad de los transportadores de carga ha ocasionado el incumplimiento de dichas tarifas a la hora de establecer el contrato de envío de carga. En efecto, se han llegado a pactar fletes muy por debajo de los legalmente establecidos ocasionando una competencia desleal entre transportadores. Así por ejemplo, mientras durante el año 2001 el flete oficial por transporte de carga en el trayecto Pasto-Bogotá era de \$75.439 por tonelada, dicho flete se lo podía pactar hasta por \$60.000 por tonelada a través del regateo con los transportadores¹⁹.

¹⁸ CARTA circular 021-99 de Enrique Matamoros, Presidente del Instituto de Fomento Industrial, IFI. Bogotá, 1999.

¹⁹ Según comentarios de Nemesio Castillo, Presidente de la A.C.C. Regional Nariño. Pasto, 2001.

7.1.7 Comportamiento del Transporte por Agua

Aunque el litoral pacífico nariñense comprende una unidad ecológica, geográfica, económica, racial y sociocultural, claramente diferenciable del resto del Departamento, también es una de las regiones más aisladas de los centros de desarrollo.

La producción del Transporte por Agua ha mantenido prácticamente invariable su participación dentro del producto total del Subsector Transporte de Nariño entre 1989 y 1999, al pasar del 4.24 al 4.83% de participación en dicho lapso de tiempo. Pese a ello, ha incrementado levemente su participación en el valor agregado total del Subsector, pues ha pasado a representar el 3.1% del total valor agregado durante 1989 al 4.41% durante 1999.

Lo primero muestra que dicha modalidad no ha ganado peso específico dentro del Subsector debido principalmente, como ya se señaló en otro apartado, a la virtual parálisis del Puerto de Tumaco y que afecta a las actividades que forman parte de esta modalidad.

Estructuralmente, entre los años de 1989 y 1999 esta modalidad ha tenido cambios importantes ya que la producción de la Actividad del Cabotaje incrementó su participación en 23.9 puntos porcentuales en el total de la producción del Transporte por Agua, al tiempo que la producción del Transporte Marítimo

disminuyó su participación en el total en igual proporción que el Cabotaje en dicho lapso de tiempo.

Como ya se anotó, el Transporte por Agua en el período de estudio no incrementó su importancia debido al estancamiento de las actividades que conforman esta modalidad, ocasionado principalmente, como lo muestra un estudio²⁰ realizado al respecto, a la escasa oferta del servicio de transporte de carga y de pasajeros en comparación con la demanda en la zona costera.

Dicho estudio hace el siguiente diagnóstico referente a esta modalidad:

La Costa pacífica de Nariño y Cauca adolece de un servicio de transporte fluvial y marítimo organizado, que permita un traslado intermunicipal de pasajeros y carga permanentemente.

Actualmente el servicio de transporte se realiza de manera esporádica, sin rutas controladas ni procesos establecidos... (se) brinda un servicio de transporte inadecuado y monopolizado... las rutas establecidas no cubren la totalidad de las cabeceras municipales, ni tampoco llegan hasta las veredas intermedias.

²⁰ Gobernación de Nariño. Secretaría de Agricultura. Instalación de una Empresa para el transporte Fluvial y Marítimo de Pasajeros y Carga en la Costa Pacífica de Nariño y Cauca. Pasto, 1995.

Debido a las extensas distancias que se presentan entre los municipios, la población realiza la mayor parte de la comercialización en las poblaciones costeras del Valle.

Igualmente los funcionarios o particulares que deban desplazarse a los municipios costeros, exceptuando Tumaco, prefieren viajar de Pasto a Cali, (de) Cali a Buenaventura y Guapi y desde allí transportarse en barco o contratar lanchas particulares hasta su lugar de destino²¹.

El Proyecto que de llegarse a implementar beneficiaría a 10 municipios costeros de Nariño y 4 del Cauca llega a la conclusión que pese a su implementación persistiría un déficit de oferta, aunque en menor proporción que en el caso de no implementarse. (ver cuadro 12)

Cuadro 12

Oferta y Demanda de Servicios de Transporte por Agua para Carga y Pasajeros de los 14 Municipios de Estudio. 1996-2002

AÑOS	DEMANDA (can. Anual)*	OFERTA (cant. Anual)	DEFICIT
1996	212.120	108.000	104.120
1997	215.336	132.000	83.366
1998	213.861	156.000	62.861
1999	221.503	180.000	41.503
2000	224.892	204.000**	20.892
2001	223.333	204.000	24.333
2002	231.826	204.000	27.826

*La demanda corresponde a la población estimada de los municipios beneficiados.

**A partir del año 2000 se estabiliza el número de lanchas que prestarán el servicio a la comunidad.

FUENTE: El Proyecto de Instalación de la Empresa Fluvial en la Costa pacífica.

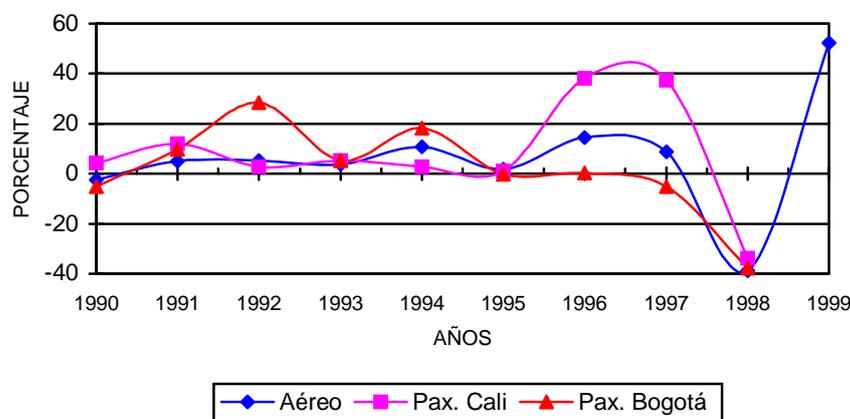
²¹ Ibid. p. 34.

7.1.8 Comportamiento del Transporte Aéreo

La producción de la modalidad del transporte Aéreo ha tenido un leve descenso en su participación dentro de la producción total del Transporte de Nariño entre 1989 y 1999, al pasar de 6.37 a 5.77% de participación, respectivamente, o sea una reducción de 0.6 puntos. Lo mismo sucede al evaluar la participación del valor agregado de esta actividad en el total del valor agregado del Subsector ya que en 1989 dicha participación era del 4.67%, mientras que en 1999 era del 4.43%, o sea una reducción de 0.24 puntos de participación.

Gráfica 10

Nariño: Evolución del Transporte Aéreo y los Pasajeros Transportados 1989-1999.



FUENTE: Cálculos de esta Investigación con base en datos del CEDRE – Cuentas Regionales

El análisis de la evolución de la producción del Transporte Aéreo en el período 1989-1999 muestra una tasa promedio anual de crecimiento del 6.2%, la cual es superior a la exhibida por el Subsector en su totalidad, esto es 5%. Cuando este análisis se lo hace por cada año particularmente considerado se aprecian cuatro

años de excepcional comportamiento: 1990 y 1998 con tasas de desempeño negativas, -2.39 y -38.68% respectivamente, y 1996 y 1999 con tasas positivas del orden del 14.58 y 52.41%, respectivamente. (ver gráfica 10)

En cuanto a las tasas negativas, éstas se pueden explicar porque estos dos años presentan disminuciones en el número de pasajeros transportados. Para el caso del itinerario Pasto- Bogotá, 1990 presenta una tasa negativa de evolución en el número de pasajeros transportados del orden del -5.12%. Lo mismo ocurre en el año 1998 donde se presenta una disminución del 37.68% en el número de pasajeros transportados para el caso del itinerario Pasto – Bogotá, y del 33.81% para el caso del itinerario Pasto – Cali.

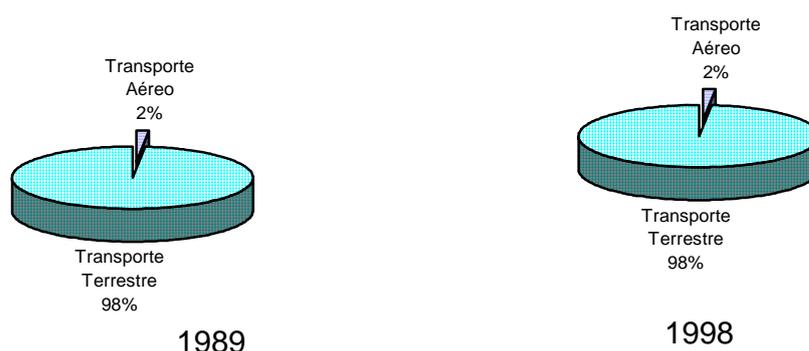
En lo que se refiere a las tasas positivas ya mencionadas, durante 1996 ésta se explica, en gran parte porque hubo un crecimiento en el número de pasajeros transportados en el itinerario Pasto – Cali del orden del 38.07% (la tasa de crecimiento del número de pasajeros transportados más elevada de todo el período). Para el itinerario Pasto – Bogotá hubo un crecimiento del número de pasajeros transportados de tan solo 0.4%.

El análisis de esta modalidad de acuerdo a las toneladas transportadas, muestra que entre 1989 y 1999 el Transporte Aéreo perdió participación en una cuantía de 1.1 puntos porcentuales en el total de toneladas transportadas a favor del Transporte Terrestre, que la gana en igual cuantía, consolidándose definitivamente como el modo principal de transporte de carga.

Ello indica que el transporte aéreo de carga ha perdido rentabilidad frente al transporte terrestre de carga, ocasionado principalmente por las diferencias entre los fletes por tonelada transportada de uno y otro modo. Así por ejemplo, mientras en 1989 el flete promedio por tonelada transportada por vía aérea era de 10.9 veces mayor al flete por tonelada transportada por vía terrestre, para 1999 dicha diferencia se había reducido a 8.5 veces, aunque todavía persistían las diferencias. (ver Gráfica 11)

Gráfica 11

Nariño: Evolución de la Participación del Transporte Terrestre y Aéreo en el Total



de Toneladas Transportadas, 1989 y 1998.

FUENTE: Cálculos de esta Investigación con base en datos del CEDRE – Cuentas Regionales.

Aun cuando el aeropuerto de Pasto es el que en mejor categoría está situado hasta el año 2000 (categoría C), de los tres que posee el Departamento de Nariño, también es el que mayores dificultades posee ya que cuenta con el "servicio de solo dos empresas aéreas nacionales, hasta 1998, los vuelos frecuentemente se ven interrumpidos debido a las condiciones climáticas en la zona de Chachagüí,

sobre todo por la presencia de niebla en la época de invierno, o por vientos fuertes en la época de verano”²².

Recientemente son cinco las aerolíneas que frecuentan el Aeropuerto Antonio Nariño como son: Avianca, SAM, Intercontinental, Satena y Latina de Aviación. Además, se espera que la empresa ecuatoriana Tame presente el proyecto de factibilidad para cubrir el itinerario Pasto- Quito. De concretarse esta propuesta elevaría la categoría del Aeropuerto Antonio Nariño al nivel de Aeropuerto internacional, con lo cual se contribuiría al desarrollo económico y turístico de la región y el fortalecimiento de Ipiales como Zona Económica Especial de Exportación²³.

En la actualidad de acuerdo a la recategorización del Aeropuerto Antonio Nariño realizada por parte de la Aeronáutica Civil en el mes de agosto del año 2001, este aeropuerto quedó nivelado por lo bajo con los terminales de Ipiales y Tumaco es decir se encuentra en la categoría D. Los criterios tenidos en cuenta en dicha recategorización se fundamentan en la cantidad de personal capacitado, cantidad de maquinaria para la extinción de incendios, e infraestructura aeroportuaria²⁴.

²² P. BEST Asesores/ CEPLAN. Op. cit., p. 23.

²³ En : Diario del Sur. (Ago. 10. 2001). p. 11A.

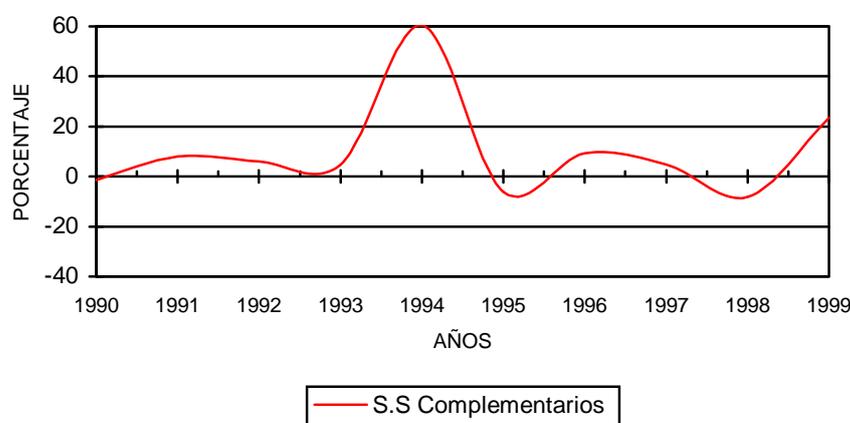
²⁴ PASTO NECESITA un nuevo aeropuerto. En : Diario del Sur. (Ago. 10. 2001). p. 11A.

7.1.9 Comportamiento de los Servicios Complementarios

A diferencia de todas las modalidades de transporte ya mencionadas, es la de los Servicios Complementarios la que ha tenido una variación más apreciable entre 1989 y 1999 tanto en la contribución en la producción total como en el valor agregado del Subsector Transporte. Mientras en 1989 los Servicios Complementarios constituían el 1.9% del producto total y el 1.43% del valor agregado total, para 1999 esas participaciones habían ascendido a 2.91 y 2.03%, respectivamente, es decir aumentos de 1.01 y 0.6 puntos en uno y otro caso.

Gráfica 12

Nariño: Evolución de los Servicios Complementarios. 1990-1999



FUENTE: Cálculos de esta Investigación con base en datos del CEDRE – Cuentas Regionales.

El análisis de la evolución de la producción durante todo el período 1989-1999 indica una tasa de crecimiento promedio anual de 10.1%, superior en 5.1 puntos a la tasa promedio anual exhibida por el Subsector Transporte en total. La evolución de la producción de los Servicios Complementarios de Nariño año por año

muestra que los años 1994, 1995, 1998 y 1999 tienen comportamientos excepcionales en la producción. Así, durante 1995 y 1998 la producción de esta modalidad posee tasas de desempeño negativas del orden del -6.12 y -8.26%, respectivamente.

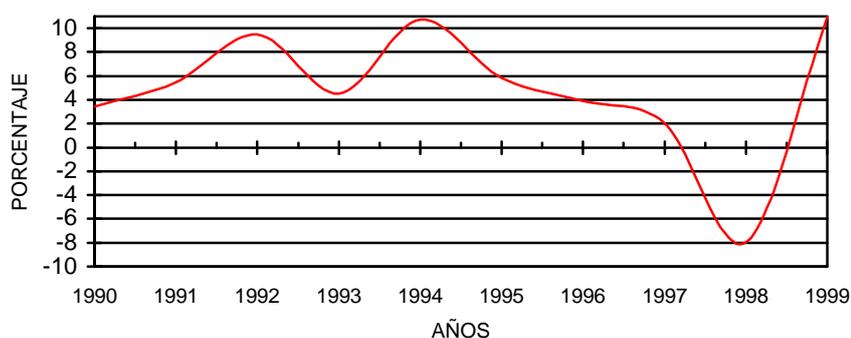
Tanto en 1994 como 1999 la producción de los Servicios Complementarios poseen tasas de crecimiento positivas del orden del 60.45 y 23.45, respectivamente. La tasa de crecimiento sin precedentes de esta modalidad durante 1994 se explica porque en aquel año comienza a operar el Terminal de Transportes de la ciudad de Pasto.

8. EVOLUCION DEL SUBSECTOR TRANSPORTE DE PASTO

Se puede decir que durante el periodo de análisis 1989-1999, la producción del Subsector Transporte de pasto ha tenido un comportamiento aceptable en comparación con los demás municipios de Nariño, pues su tasa de crecimiento en promedio es de 9.9% frente a un 5% del regional y su participación en la producción de Nariño pasa de un 22% en 1989 a un 29% en 1999. (ver Gráfica 13)

Gráfica 13

Pasto: Evolución de la Producción del Subsector Transporte, 1990-1999.



FUENTE: Cálculos de esta Investigación con base en datos del CEDRE – Cuentas Regionales.

Cabe destacar que en el año 1996 con respecto a 1995 su producción crece a una tasa del 44% es decir se presenta un periodo en donde la producción del nivel local aumenta de una forma alarmante lo cual se atribuye al buen comportamiento

que presentó la actividad terrestre al pasar de una tasa de variación de 8.85% en 1995 a 53.86% en 1996.

Durante todo el periodo de estudio, la actividad terrestre ha sido quien participa con mayor proporción en la producción de Pasto, que en promedio contribuye con un 78.89%, mientras que la actividad aérea con un 12.72% y servicios complementarios con un 8.39% del total.

Por otra parte la actividad terrestre es la que mayor valor agregado genera en su producción ya que contribuye con un 80.36% en tanto que la actividad aérea y servicios complementarios con un 6.9% y 12.74% respectivamente.

El buen comportamiento presentado por la actividad terrestre se atribuye al regular desempeño que ha presentado la actividad interurbana de pasajeros con una tasa de crecimiento en todo el periodo de 19.1%, en tanto que la actividad Transporte Urbano de pasajeros presenta dos subperíodos en los cuales el primero 1989-1995 presenta una tasa de crecimiento promedio de 22.94, en tanto que el segundo 1996-1999 su tasa promedio es decreciente en 9 puntos porcentuales.

Dentro de la actividad urbana se presentan dos modalidades (buses y taxis). En la modalidad de transporte individual se cuenta con 8 empresas legalmente constituidas como son: Auto pasto S.A.; Coonartax Ltda.; Tax Lujo Ltda.; Expreso Juanambú; Flota Galeras S.A.; Flota Guáitara S.A.; Flota Galena S.A.; y Coosindamanoy, con un parque automotor total de 1422 taxis en 1989 y para

1995 de 3072 taxis. Para los siguientes años 1996-1999 se congela el ingreso del parque automotor es decir, se conservan los mismos taxis de 1995 (3072). En estos años el parque automotor crece en un 116%, pues a raíz de las constantes indemnizaciones pagadas por el Estado a un importante número de empleados públicos y funcionarios oficiales declarados insubsistentes, han visto en el transporte la forma más rápida de invertir para ocuparse así mismo, en muchos casos sin considerar los márgenes de rentabilidad que pueda ofrecer el negocio.

El incremento demográfico de Pasto y que según reporte de Planeación Municipal autorizó la construcción de 93 urbanizaciones para un total de 5674 nuevas soluciones de vivienda entre 1987 y 1992, lo que ha conllevado a un exagerado aumento del parque automotor por la búsqueda de una mayor cobertura que esa población creciente exigía. Sin embargo, ese aumento exagerado del parque automotor era innecesario, y no se sabe por que razón, bajo que criterios y con cuales justificaciones el organismo de tránsito y transporte decidió autorizar el aumento de la capacidad transportadora de las empresas

Haciendo referencia al comportamiento que ha tenido el servicio individual de transporte modalidad taxis se puede diferenciar dos subperíodos, el primero comprendido entre 1989-1995, que hasta ese entonces se permitía el libre ingreso del parque automotor, el cual presenta un comportamiento año tras año creciente con una tasa de crecimiento del 25.7%. El segundo subperíodo 1996-1999 presenta un de decrecimiento de (2.17), pero durante todo el periodo 1989-1999 esta actividad presenta un crecimiento del 22.1.puntos porcentuales.

Lo anterior se puede explicar porque a partir de 1996 no se permite el ingreso de más vehículos, pues solo se puede realizar su respectiva reposición. Entonces se incrementa aún más la piratería y por lo tanto se disminuyen los ingresos para las empresas legalmente constituidas.

En lo referente al transporte colectivo también se identifican dos subperíodos en su participación. Uno comprendido entre 1989-1995 en el cual se presenta una tasa de decrecimiento del (32.9), mientras que en el periodo siguiente se observa una lenta recuperación. En todo el periodo de análisis 1989-1999 su participación pasa de 43.91% en 1989 a 31.52% en 1999 o sea, decrece en 12.39 puntos porcentuales en todo el periodo.

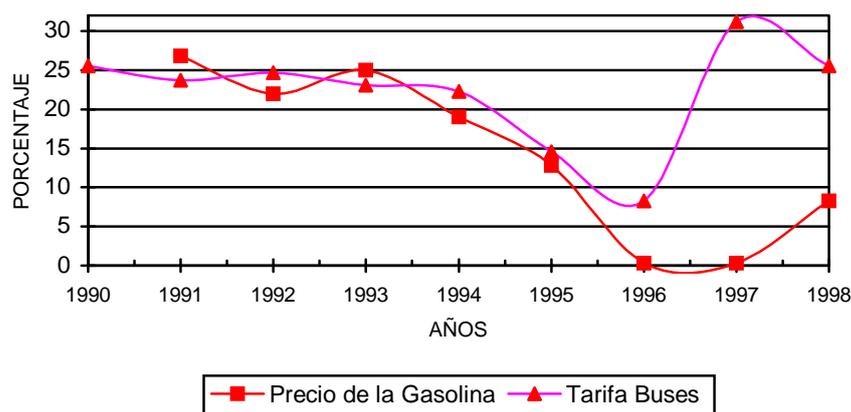
El análisis de la evolución de las tarifas del transporte urbano de buces muestra que dicho comportamiento ha tenido una tendencia descendente hasta 1996 cuando alcanza la tasa mínima de crecimiento (8.28%), siendo esta tendencia decreciente compatible con la tendencia de la inflación total del país hasta ese año. No obstante, desde 1997 –1998 se produce un incremento bastante elevado en el crecimiento de la tasa de variación de las tarifas la cual no es compatible con el comportamiento observado de la tasa de inflación de la ciudad de Pasto. En 1997 el crecimiento anual de las tarifas de buces fue de 13.48 puntos porcentuales mayor que la inflación observada para Pasto en ese año; para 1998 dicha diferencia se había reducido en 8.86 puntos porcentuales, o sea que las tasas de variación de la tarifa de buces seguían teniendo un comportamiento contrario al de la inflación de Pasto. Por otra parte desde 1994 se observa una tendencia

decreciente en la tasa de evolución o de crecimiento de los precios de la gasolina, tendencia decreciente que también se observa en la evolución del crecimiento de la tarifa de buces. Sin embargo durante 1997 el crecimiento del precio de la gasolina fue prácticamente nulo, pero la tasa de crecimiento de la tarifa de buces exhibe su máximo valor en ese año. Lo mismo ocurre durante 1998 cuando el crecimiento de los precios de la gasolina fue del 8.30%, mientras que la tarifa de buces creció en el 25.56%. (ver Gráfica 14)

Lo anterior indica que al contrario del argumento de los transportadores desde 1994 no se observa relación entre el incremento de las tarifas de buses y de los precios de la gasolina.

Gráfica 14

Pasto: Evolución del Precio de la Gasolina y de la Tarifa de los Buses Urbanos. 1990-1998.



FUENTE: Cálculos de esta Investigación con base en datos del CEDRE – Cuentas Regionales.

8.1 INDICADORES DE PRODUCTIVIDAD

Los resultados de los indicadores de productividad muestran que en el nivel local con respecto al nivel regional existe un desfase en el aspecto productivo, pero en los años 1993 y 1999 la productividad es similar es decir, Pasto está por debajo de la productividad del total de Nariño, lo que es posible explicar por el alto grado de piratería y la saturación del parque automotor.

Con respecto al indicador del costo laboral, el comportamiento que ha tenido Pasto es un tanto inferior al presentado en Nariño, pues en el primero por cada peso invertido en un trabajador, éste retribuye con un promedio de 2.50 pesos, mientras que en el nivel regional se retribuye con 2.60 pesos.

Cuadro 13

Nariño y Pasto: Indicadores de Productividad del Subsector Transporte 1989-1999.

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
NARIÑO											
Prod. Laboral	829.6	728.8	731.1	721.8	780.9	1112.9	1053.4	1147.4	1489.5	918.9	892.1
Prod. del costo Lb	2.71	2.70	2.58	2.67	2.68	2.67	2.65	2.40	2.40	2.40	2.40
PASTO											
Prod. Laboral	471.2	497.8	591.4	592.1	708.8	924.8	788.1	991.9	935.7	684.9	877.3
Prod. del costo Lb	2.55	2.55	2.55	2.54	2.53	2.60	2.56	2.41	2.41	2.40	2.42

FUENTE: Cálculos de esta Investigación con base en datos del CEDRE- Cuentas Regionales y DANE- Encuesta Nacional de Hogares. Etapas 72-104.

8.2 PROBLEMATICA ACTUAL

Si bien es cierto, para que el transporte tenga un regular comportamiento se debe realizar una permanente adecuación de su componente institucional, de infraestructura física, de la normatividad etc., para que pueda cumplir su función de satisfacer las necesidades humanas en cuanto se refiere a la movilidad o desplazamiento, facilitar a los sectores productivos los procesos de transformación, distribución y mercadeo de los bienes terminados, y permitir la integración de grupos sociales.

La ciudad de pasto presenta características reticulares en el centro, con calzadas estrechas no aptas para el eficiente tráfico urbano, especialmente en lo que se refiere a capacidad, visibilidad, radio de giro y sistemas de control. El control del tránsito se hace mediante señales de prioridad, en su mayoría.

En la Secretaría de Tránsito y Transporte recae la responsabilidad de la organización del transporte de pasajeros y mixto a nivel urbano y suburbano, en lo relacionado a licencias de funcionamiento, rutas, horarios, etc., pero ésta no cuenta con la capacidad institucional y de recursos para atenderla, mostrando poca eficiencia en la organización, planificación, coordinación y control del transporte urbano.

En lo que respecta a la infraestructura física urbana y rural es muy poco lo que se ha hecho, pues lo más destacable fue la inversión realizada bajo la administración

Navarro que según información de la Secretaría de Hacienda Municipal, “el valor invertido es superior en términos reales en un 42.20% a la inversión realizada en la administración Romo (periodo 94-96) y 41.20% a la administración Villota (periodo 91-93)”²⁵.

La consecuencia de la falta de planificación por parte de las instituciones reguladoras del tránsito en lo que se refiere al número de vehículos que deben prestar el servicio de transporte ha contribuido a la reducción del margen de rentabilidad y productividad del trabajo, mayor complicación del tráfico y efectos ambientales negativos (ruido, contaminación del aire y de los suelos, los desechos, accidentalidad, efectos visuales, que en nada contribuyen en aumentar la calidad de vida de los habitantes de Pasto.

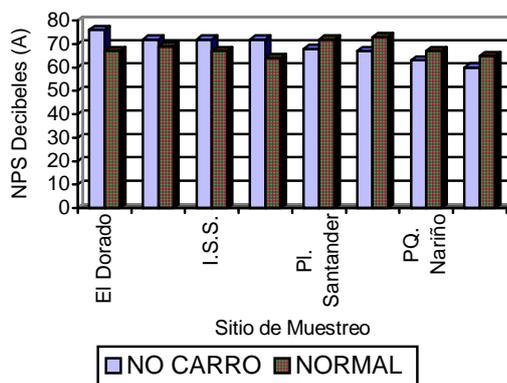
De acuerdo al estudio realizado por el Instituto Departamental de Salud de Nariño sobre monitoreo ambiental de partículas totales suspendidas en un período de un año (marzo1997- febrero1998) para el cual se instaló un medidor de partículas suspendidas totales de alto volumen, con el cual se tomaron 158 muestras de 24 horas y los resultados fueron que entre los meses de octubre de 1997 a febrero de 1998 se superaron las normas de calidad anual. Durante los meses restantes la concentración del contaminante del flujo vehicular se encuentra muy próxima a la norma de calidad anual²⁶.

²⁵ ALACALDIA MUNICIPAL. Plan de Ordenamiento Territorial. Diagnóstico del Sector Transporte. Pasto: Alcaldía Municipal, 1999.

²⁶ CARTA de Julio Chamorro Viveros, Jefe de la División ambiental y Consumo de Instituto Departamental de Salud. Pasto, 27 de junio de 2001.

Gráfica 15

Pasto: Medición de Ruido en Horas de la mañana.
Día de no Carro – Día Normal.



FUENTE: Instituto Departamental de Salud.

Además, el mismo ente realizó una evaluación estudio sobre la medición comparativa de ruido entre un día normal y el día del no carro, con muestras realizadas en ocho sitios de la ciudad de Pasto, deja ver que en algunos sitios determinados (El Dorado, Palermo, Clínica I.S.S, Las Cuadras) la ausencia de los vehículos particulares no contribuyó en la disminución de los niveles de contaminación sonora, como si ocurrió en otros lugares donde disminuyeron dichos niveles (Plazuela Santander, Sn. Agustín, Pq. Nariño, y Bomboná). Ello muestra que en aquellos lugares de mayor contaminación ésta es provocada por el flujo de vehículos de servicio público²⁷. (ver gráfica 14)

²⁷ Ibid. Anexo 2.

9. POLITICAS SECTORIALES

En el ámbito regional las políticas sectoriales se han encaminado a lograr la integración regional interna y externa, mejorar la infraestructura vial, portuaria y aeroportuaria y vincular al sector privado en la inversión en infraestructura.

El impacto sobre el Subsector Transporte de Nariño de dichas políticas ha sido contradictorio. Se han conseguido logros tales como la adecuación de la carretera Pasto – Tumaco, la construcción del Terminal de Transporte de Pasto y la entrega en concesión por parte de INVIAS de las carreteras Rumichaca – Pasto y Pasto – Mojarras que están en buenas condiciones. El impacto sobre el Transporte Terrestre ha sido favorable pues como ya se analizó se han incrementado los flujos de mercancías y personas, y además el Transporte Terrestre sigue liderando la participación en todo el Subsector.

No obstante, el estancamiento en la participación de las otras actividades que hacen parte del Subsector, se debe en parte, a que la política de mejoramiento de

la infraestructura portuaria y aeroportuaria no se ha plasmado en realidad, pues son evidentes las falencias de infraestructura del Puerto de Tumaco, lo que hace que éste no sea competitivo frente a otros puertos colombianos como Buenaventura y Cartagena. Además por carencias de infraestructura el Aeropuerto Antonio Nariño fue rebajado recientemente a la Categoría D (la más baja categoría) por parte de la Aeronáutica Civil.

10. APLICACION DE LA MATRIZ DOFA

Para enriquecer el presente estudio diagnóstico situacional del Subsector Transporte de Nariño se ha elaborado una matriz DOFA situacional.

Sus elementos internos (fortalezas y debilidades) y externos (oportunidades y amenazas) son retomados sintéticamente de los diferentes apartados que integran esta investigación, en función del grado de aprovechamiento de las oportunidades que brinda el entorno, así como la capacidad de minimizar las amenazas.

Como resultado del proceso se obtuvieron los siguientes elementos significativos para el Subsector Transporte de Nariño:

Cuadro 14

Nariño: Matriz DOFA del Subsector Transporte

DEBILIDADES	OPORTUNIDADES	FORTALEZAS	AMENAZAS
<ul style="list-style-type: none"> - Descoordinación Institucional. - Infraestructura vial y portuaria. - Infraestructura sin planificación. - Altos costos de los insumos. 	<ul style="list-style-type: none"> - Presupuesto nacional para vías. - Política de cielos abiertos. - El transporte multimodal. - Internet y comercio electrónico. 	<ul style="list-style-type: none"> - El Puerto de Tumaco. - El Transporte pesado. - Tasas de Valor Agregado. - Renovación del Parque automotor. 	<ul style="list-style-type: none"> - El conflicto armado. - Fallas geológicas En las vías. - Bloqueos de vías. - Ingreso de la competencia externa.

FUENTE: Esta Investigación.

CONCLUSIONES

Una vez analizadas las principales variables que tienen que ver con el Subsector Transporte de Nariño se llegan a las siguientes conclusiones:

- Entre los años 1989 y 1999 las cifras indican que mientras el Transporte a nivel nacional ha perdido participación en 2.7 puntos en el PIB total, el Transporte de Nariño prácticamente ha mantenido su participación alrededor del 9%. Las causas radican en aquellas que tienen que ver con el aumento de los niveles de productividad y el flujo de bienes y personas por la estructuración de espacios socioeconómicos en la región.
- Las principales debilidades del Subsector Transporte de Nariño en cuanto a su competitividad tienen que ver sobre todo con la ineficiente infraestructura que ocasiona la subutilización del Puerto de Tumaco.
- El incumplimiento de normas de integración en el Transporte dentro del Acuerdo del Acuerdo de Cartagena origina dificultades en la integración real entre Colombia y Ecuador pues el transbordo de mercancías en el paso

fronterizo entorpece el flujo normal entre los dos países, causando sobrecostos para los transportistas.

- El análisis del valor agregado del Subsector Transporte de Nariño muestra que el Subsector es una fuerza motriz por cuanto en el nivel interno es capaz de favorecer progresos económicos pues facilita los flujos de bienes y personas, es demandante de insumos y empleo, entre otros.

En el período de estudio se encontró que en el subperíodo 1989-1994 la tasa de crecimiento promedio anual del valor agregado fue superior tanto a la de los departamentos más desarrollados como a la del resto del país lo que indica una clara disposición hacia la convergencia. No ocurre lo mismo durante 1995-1999 donde se observan tendencias polarizadoras. No obstante, durante el período total el Transporte de Nariño fue convergente. Las causas radican en la disminución de las diferencias de la dotación de los recursos iniciales al interior del Subsector tales como el capital humano, la inversión y la productividad.

- La convergencia del transporte de Nariño se da en el marco de la polarización de la economía regional que se relaciona con la apertura con lo que se produce una desindustrialización con el consecuente fortalecimiento del sector terciario en el que se incluye el Subsector Transporte de Nariño
- A diferencia de la estructuración del Sector Transporte nacional en donde la mayor participación la posee el transporte por ductos, en el nivel regional la

mayor participación la posee el Transporte Terrestre ya que su participación dentro de la producción total sobrepasa el 86%.

- Las cifras de las que se disponen sobre el Transporte Terrestre parecen no reflejar sobre el desempeño de la producción el impacto de los frecuentes bloqueos de las vías tanto de la región como de fuera de ésta. Ello parece radicar en la capacidad de recuperación de Subsector ya que los volúmenes de toneladas transportadas muestran una tendencia ascendente, compatible con las tasas de evolución de los años cuando se presentaron los bloqueos.
- La productividad y la generación del valor agregado están directamente relacionadas con el comportamiento de la producción del Subsector Transporte.
- De todos los problemas que aquejan a la Actividad del Transporte Terrestre de Nariño, la inseguridad en las vías y la informalidad de algunos transportadores quizá son las más graves.
- La saturación del parque automotor en Pasto es muy evidente que en resumen agrava la congestión vehicular, contaminación ambiental y disminución de los márgenes de rentabilidad.
- Pese a la baja participación del Transporte por Agua (4%) dentro del total de la producción del Subsector, en los municipios costeros de Nariño, excepto

Tumaco, existe un déficit de oferta de transporte por agua de bienes y personas.

- El Transporte Aéreo de Nariño ha tenido un leve descenso de participación dentro del total de la producción subsectorial debido sobre todo al dinamismo de otras modalidades. Sus abruptas caídas en las tasas de crecimiento se explican por las caídas en el movimiento de pasajeros transportados por esta modalidad.
- De todas las modalidades es el de los Servicios Complementarios la que ha presentado un mayor incremento en la participación dentro del Subsector Transporte de Nariño. La excepcional tasa de crecimiento exhibida durante 1994 se explica porque en ese año entró en funcionamiento el Terminal de Transporte de Pasto.
- El análisis de las principales modalidades y actividades del Subsector Transporte de Nariño, teniendo en cuenta la producción de los diferentes municipios muestra que en el período de estudio hubo una consolidación de Pasto como centro de la producción, lo mismo que un incremento de la participación de la producción de Tumaco, a la vez que las disminuciones de las participaciones tanto de Ipiales como de Otros Municipios.

RECOMENDACIONES

- Por la importancia que tiene el Subsector Transporte de Nariño dentro de la economía regional se hace necesario que las autoridades departamentales fijen políticas claras, por ejemplo a través de un Plan Vial Departamental que promueva esta actividad para el beneficio de la región.
- La construcción de una vía alterna a la Panamericana como la vía La Cruz – Tujumbina - Pitalito es necesaria para reducir la vulnerabilidad del Departamento de Nariño en su comunicación vía terrestre con el resto del país y fuera de él.
- Mayor inversión para el mantenimiento y construcción de vías urbanas y rurales que permitan integrar el Departamento.
- Se hace necesario la modernización de la infraestructura del Puerto de Tumaco para aprovechar las potencialidades presentes y futuras para la economía regional.

- Restablecimiento de los acuerdos internacionales con base en el artículo 27 de la Decisión 289 del acuerdo de Cartagena y con fundamento en los principios de reciprocidad e igualdad.
- Para que los acuerdos internacionales colombo-ecuatorianos en materia de Transporte se hagan realidad es indispensable que primero se subsanen inconvenientes tales como los factores de inseguridad de los que aquejan al Transporte de Nariño, lo mismo que menor competitividad frente al Transporte del Ecuador.
- Los organismos de control y seguridad deben implementar estrategias claras que permitan llevar a cabo un control efectivo en los corredores viales de Nariño, contra los grupos de delincuencia común y guerrilla, para así contrarrestar el aumento de los costos de operación y hacer del transporte un factor que jalone el desarrollo y el crecimiento económico.
- El desempeño de las autoridades de tránsito y transporte debe ser mucho más efectivo en la lucha contra los llamados transportadores piratas (vehículos públicos y particulares), que día tras día invaden el estrecho mercado y reducen el margen de rentabilidad para las empresas legalmente constituidas y que además hagan respetar las tarifas de transporte establecidas.
- Se requiere de una mayor presencia de las autoridades en el corredor Ipiales-Cali para controlar los niveles de inseguridad ya que en este corredor se

cometen el 70% de los atracos contra los transportadores que ocurren en toda Colombia.

- Realizar permanentes actividades de monitoreo ambiental de vehículos y se exija los correctivos necesarios en los automotores que no cumplan las normas de emisión.
- Es indispensable que se incrementen las inversiones para favorecer el Transporte por Agua para los municipios costeros, con el objeto de lograr su verdadera integración en el resto de la economía regional.
- En el Transporte Aéreo de Nariño es necesario que se incrementen las inversiones en infraestructura para el Aeropuerto Antonio Nariño que por su ubicación adolece de muchos inconvenientes que lo ubican en una baja categoría que no se compadece con una ciudad en expansión ubicada en zona fronteriza.

BIBLIOGRAFIA

ALCALDIA MUNICIPAL DE PASTO. Plan de Ordenamiento Territorial. Diagnóstico del Sector Transporte. Pasto: Alcaldía Municipal, 1999.

BLOQUEADO EL sur. En : Diario del Sur. Pasto: (30, sep. 1993) p. 1A y 6A.

BLOQUEO SUR. En : Diario del Sur. Pasto: (15, oct. 1993) p. 2A.

COLOMBIA. CONGRESO DE LA REPUBLICA. Ley 336 de 1996. Estatuto Nacional del Transporte. Bogotá: Congreso de la República, 1996. 21p.

COLOMBIA. DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTADISTICA. Cuentas Nacionales de Colombia 1970-1991. Bogotá: DANE, División de Ediciones, 1993. p. 107-108.

COLOMBIA. DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTADISTICA. Cuentas Nacionales de Colombia 1987-1994. Bogotá: DANE, División de Ediciones, 1995. p. 84-93.

COLOMBIA. DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACION. Plan Nacional de Desarrollo 1998-2002. Bogotá: D.N.P.,1999. v.1, p. 109-117, 522-524. v.2, p. 47-56, 60-64 y 66-68.

COLOMBIA. INSTITUTO DE FOMENTO INDUSTRIAL. Corporación Misión Siglo XXI: Evaluación de la Competitividad en las Regiones de Frontera. Bogotá: I.F.I., 1996. p. 10-20, 36-42.

COLOMBIA. MINISTERIO DE COMERCIO EXTERIOR. Transporte factor de Competitividad. Bogotá: Imprenta Nacional de Colombia, 1996. 192p.

COLOMBIA. MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTE. Decreto Número 2171 de 1992. Bogotá: Mintransporte,1993. 83p.

COLOMBIA. MINISTERIO DE TRANSPORTE. El Transporte en Cifras 1970-1994. Bogotá: Imprenta Nacional de Colombia, 1995. p. 15-27.

EN NARIÑO: paro Total. En : Diario del Sur. Pasto: (1, sep. 1999) p. 1A y 2A.

GOBERNACION DE NARIÑO, CORPORACION AUTONOMA REGIONAL PARA EL DESARROLLO DE NARIÑO Y CORPORACION TECNICA ALEMANA, G.T.Z. Plan de Desarrollo de Nariño 1988-1991. Pasto: Gobernación de Nariño, 1988. p. 25, 474-477.

GOBERNACION DE NARIÑO et al. Plan de Desarrollo de Nariño 1995-1998. Pasto: Gobernación de Nariño, 1995. p. 65, 73 y 158.

GOBERNACION DE NARIÑO. Plan Estratégico de Desarrollo de Nariño 1998-2000. Pasto: Gobernación de Nariño, 1998. p. 3,38,62,64 y 65.

INSTITUTO DEPARTAMENTAL DE TRANSITO Y TRANSPORTE. Componente Institucional. Pasto: s.n., 1999.

LATORRE, Emilio. Transporte y Crecimiento Regional en Colombia. Bogotá: SIDER – UniAndes, 1986. 139p.

NARIÑO. SECRETARIA DE AGRICULTURA. Instalación de una Empresa para Transporte Fluvial y marítimo de Pasajeros en la Costa de Nariño y Cauca. s.l: s.n., 1996. p. 1-20.

P. BEST ASESORES/CEPLAN. Diagnóstico de Competitividad para el Departamento de Nariño. Bogotá: s.n., 1998. p. 18-24.

PERRY R., Santiago y MONTENEGRO T. Iván. Proyecto: Modernización del Puerto de Tumaco. Bogotá: Instituto de Fomento Industrial, 1995. p. 110120.

Ponencia de Vías y Transporte. En: Foro Convocado por la Cámara de Comercio y el Tiempo Sobre el Departamento de Nariño, Empleo y Competitividad en el Departamento de Nariño. Pasto, 1997 p. 1-16.

REALPE JIMENEZ, Daniel et al. Anuario Económico de Nariño. (1991-1996). Pasto: Banco de la República, 1996. 20 p.

_____. _____. (1993-1998). Pasto: Banco de la República, 1998. 20p.

_____. _____. (1998). Pasto: Banco de la República, 1999. 21p.

SALCEDO SALAZAR, Guillermo. Aspectos Básicos del Transporte en Colombia. Bogotá: Angular, 1987. 248p.

TORO BOLAÑOS, Mónica Sofía. Actualización y Evolución de las Cuentas Regionales de Nariño. Subsector Transporte. Período 1996-1998. San Juan de Pasto, 2000, 310p. Trabajo de Grado (Economista): Universidad de Nariño. Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas. Programa de Economía.

TRANSPORTE EN marcha. En : Revista Dinero. No 115 (ago. 2000). p. 59-70.

TRANSPORTE A mantenimiento. En : Revista Dinero. No 112 (jul. 2000). P. 116 y 117.

