Documentos de Trabajo sobre Economía Regional y Urbana - Impacto de los desastres naturales en la Vía al Llano sobre el movimiento de carga

Documentos de Trabajo sobre Economía Regional y Urbana
Número:
329
DOI:
https://doi.org/10.32468/dtseru.329
Publicado:
Martes, 22 Octubre 2024
Authors:
Jhorland Ayala-García[a],
Danna Pérez-Ruidiaz[e]
Ver más
[a]Banco de la República, Colombia
[e]Externo
Clasificación JEL:
Q54, R11, R12, R41
Palabras clave:
desastres naturales, comercio subnacional, vías, costos de transporte
Resumen:

Los costos de transporte representan uno de los principales determinantes del comercio subnacional. Los desastres naturales como los deslizamientos de tierra pueden afectar vías principales y reducir el movimiento de carga entre ciudades. La vía Bogotá – Villavicencio en Colombia, conocida como la Vía al Llano, la cual es fundamental para el transporte de productos desde y hacia la región de los llanos orientales, enfrenta desafíos debido a su ubicación geográfica. Este documento analiza cómo los desastres naturales afectan el movimiento de carga por esta vía, así como los costos de fletes para los transportadores. Con datos del Registro Nacional de Despacho de Carga (RNDC) del Ministerio de Transporte y los reportes de estados de las vías del Instituto Nacional de Vías (INVIAS), se encuentra que los desastres naturales que afectan la Vía al Llano incrementan el valor del flete, y disminuyen el volumen de mercancías trasportadas por dicha vía. Esto demuestra que los desastres naturales tienen un efecto negativo sobre el comercio nacional, lo cual puede afectar la dinámica económica regional ante las amenazas del cambio climático

Descargar documento

- Enfoque
- Contribución
- Resultados

Lo más reciente

[Settlement liquidity in the Colombian large-value payment system: the role of reserve requirements]
Fredy Gamboa-Estrada, Freddy Cepeda-López, Javier Iván Miguélez-Márquez
[Assessing the effects of recent provisioning rules on consumer credit allocation in Colombia]
Fredy Gamboa-Estrada, Diego Cuesta, Camilo Sanchez-Quinto
[Geopolitical risk and emerging market sovereign risk premia]
Fredy Gamboa-Estrada, José Vicente Romero
[Otras Publicaciones]

Enfoque

Colombia es un país donde la carga se moviliza principalmente por carretera. Por ejemplo, en 2022 se movilizaron por el país un total de 301 millones de toneladas, de las cuales 263 millones se movilizaron por carretera, representando el 87%. Este modo de transporte ha ganado importancia con el paso de los años, pues para el 2005 el porcentaje de carga que se movilizaba por carreteras era del 80%. Lo anterior es consistente con lo que se observa en Latinoamérica, donde países como Argentina, México y Uruguay registran que más del 70% de la carga se moviliza por carreteras, al igual que sucede en países como España y Francia. Por lo tanto, resulta primordial conectar aquellas regiones con gran relevancia en distintos sectores productivos y mejorar los tiempos de desplazamiento.

La nueva vía Bogotá – Villavicencio, también conocida como la nueva Vía al Llano, es uno de los corredores más importantes del país, pues por esta vía se surte el 48% de la demanda de alimentos de Bogotá y entre el 50% y el 70% de la carne de cerdo y de res. La carretera une la capital de Colombia con Villavicencio, el cual es el centro de acopio de productos más importante de los llanos orientales por su conexión con la región de la Orinoquia y Bogotá. Esta ruta tiene 86 kilómetros con un tiempo de recorrido estimado de tres horas. Esta importante vía hace parte de la Ruta Nacional 40, la cual busca unir el Pacífico colombiano con las principales ciudades del centro del país y los Llanos orientales, atravesando desde Buenaventura (Valle del Cauca) hasta Puerto Carreño (Vichada).

Contribución

Este documento describe el movimiento de carga desde y hacia los municipios del área de influencia directa de la Vía al Llano (Bogotá, Villavicencio, Chipaque, Cáqueza, Quetame y Guayabetal). Asimismo, se evalúa el impacto que los cierres de la vía ocasionados por desastres naturales tienen sobre el movimiento de carga y los costos de transporte en esta región. Con modelos gravitacionales, siguiendo estimaciones *Poisson Pseudo Maximum Likelihood* (PPML), y utilizando tres distintas medidas para los cierres viales, se encuentra un efecto negativo y significativo entre los cierres en la Vía al Llano y el movimiento de carga (exportaciones) en los municipios del área de influencia directa y un aumento en el valor pagado por el transporte de mercancías.

transporte en un 41,1%, mientras que un día más de cierre aumenta los fletes en promedio en 3,7%. Al examinar el efecto de los cierres de la Vía al Llano causados por desastres naturales al desglosar las mercancías por sector, se destaca que los cultivos y plantas son los más afectados.

Resultados

En el margen extensivo, la existencia de un cierre producto de un desastre natural genera una disminución del 48,2% en el volumen de carga transportada en los municipios del área de influencia directa de la Vía al Llano. En el margen intensivo, un día más de cierre se asocia con una disminución del 5,1% en el volumen de carga transportada en promedio. Por otra parte, la existencia de cierres en la Vía al Llano incrementa los costos de transporte en un 41,1%, mientras que un día más de cierre aumenta los fletes en promedio en 3,7%. Al examinar el efecto de los cierres de la Vía al Llano causados por desastres naturales al desglosar las mercancías por sector, se destaca que los cultivos y plantas son los más afectados. Esto puede deberse a la naturaleza perecedera y rápida descomposición de estos productos. Si la vía sufre un desastre, se incrementa el tiempo de viaje y puede dañarse estos productos. Se identifica que los desastres naturales alteran considerablemente la dinámica del comercio, presentando desafíos adicionales para sectores específicos, como la agricultura.