



UNIVERSIDAD  
La Gran Colombia

Fundada en 1951



ISO 9001:2008  
BUREAU VERITAS  
Certification

N°CO 22957





UNIVERSIDAD  
La Gran Colombia  
Fundada en 1951

# EFECTO DE LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA VIAL AL DESARROLLO ECONÓMICO Y A LA COMPETITIVIDAD DE COLOMBIA ENTRE LOS AÑOS 1994 Y 2016.

Facultad de posgrados  
Especialización en gerencia  
Camilo Andrés Saldaña Núñez  
3 de marzo de 2018



Durante el siglo 20 la inversión en infraestructura vial del país fue muy precaria a tal punto que en los años 90 el atraso en este tema era evidente, convirtiéndose en un obstáculo para el crecimiento de la empresa colombiana y el mejoramiento de la calidad de vida, para subsanar este atraso la presidencia de cesar Gaviria en 1993 firma la ley 80 de contratación pública, crea el INVIAS y se da apertura a la inversión privada, así en 1994 se firma la primera concesión vial en Colombia, 23 años después en 2017 se han suscrito más de 45 concesiones viales con una inversión multimillonaria, hoy es importante realizar una investigación que evalúe si la inversión en infraestructura vial desde 1994 ha cumplido con sus objetivos de aumentar el desarrollo económico y la competitividad del país además de reducir los costos a las empresas.



## Objetivo general

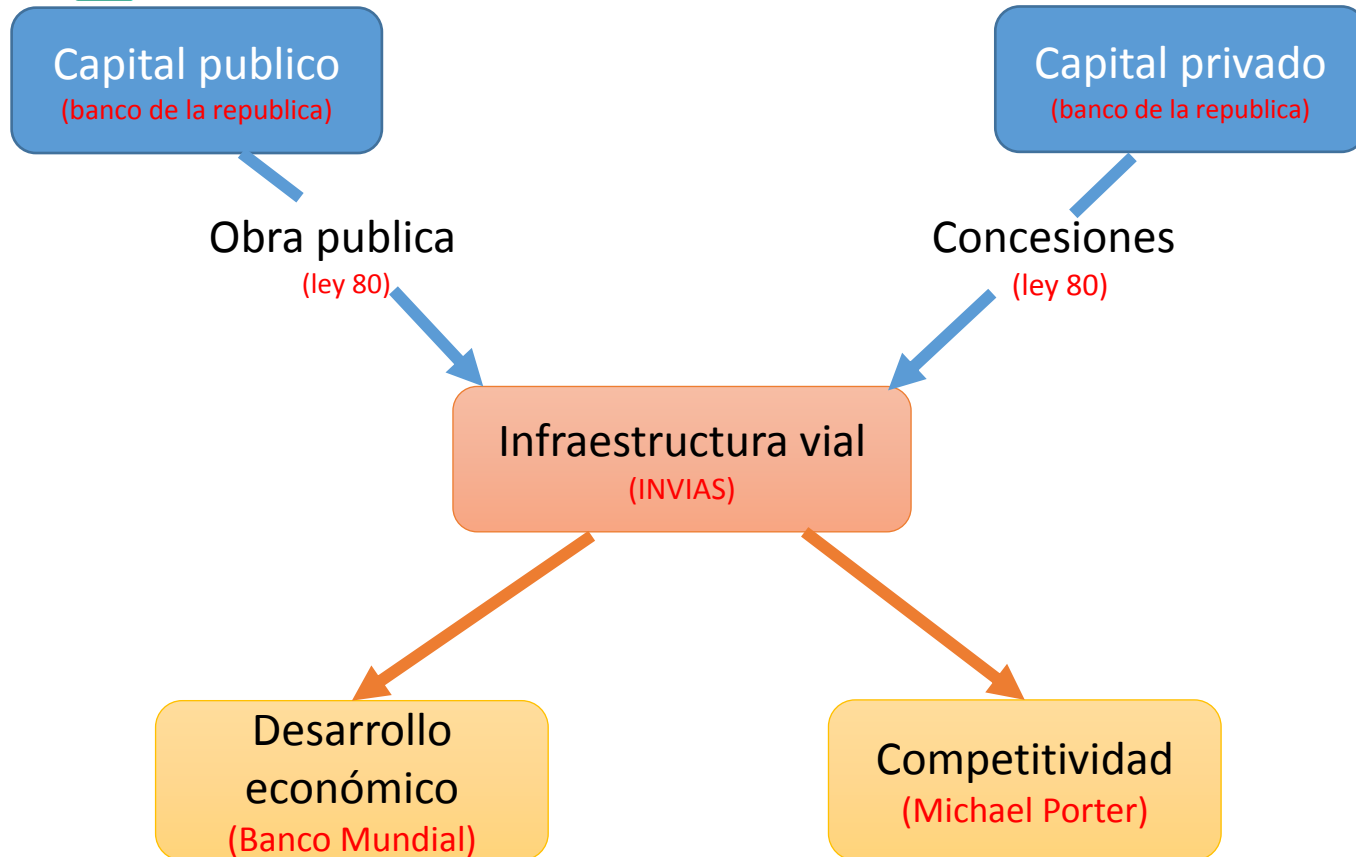
Analizar la relación entre la inversión en infraestructura vial, el desarrollo económico y competitividad de Colombia entre los años 1994 y 2016.

## Objetivo específicos

- Realizar una revisión de la inversión privada y pública a la infraestructura vial y su desarrollo en Colombia entre los años 1994 y 2016.
- Realizar una evaluación del desarrollo económico y de competitividad de Colombia basado en índices macroeconómicos y el índice global de competitividad en el periodo de 1994 a 2016.
- Analizar e inferir el impacto que presento la inversión en infraestructura vial al desarrollo económico y la competitividad de Colombia entre los años 1994 y 2016.



# Marco teórico



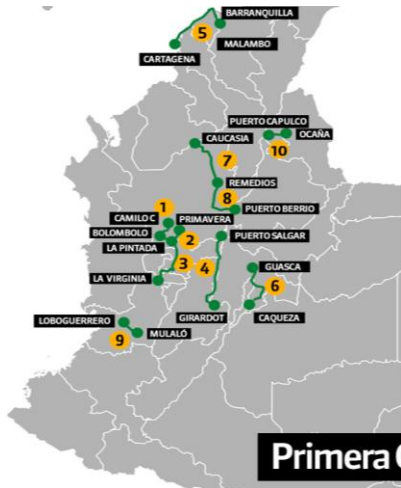
# Metodología.

La investigación es del tipo de análisis de fuentes secundarias donde se analizó informes de entidades públicas, el documento se ajusta a la línea de investigación de desarrollo económico y calidad de vida del programa de gerencia de la facultad de postgrados.





# Capitulo 1. Inversión en infraestructura vial



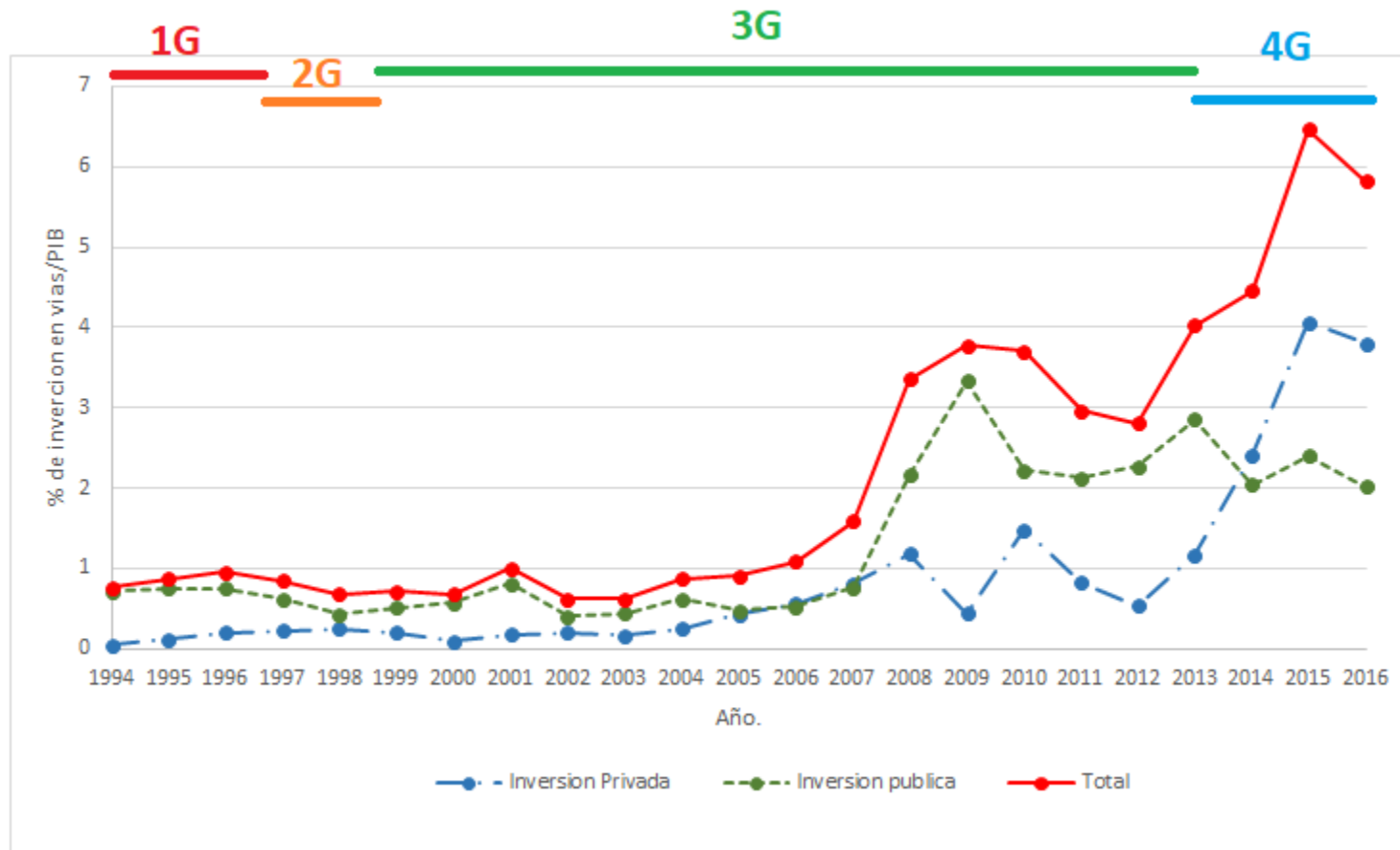
118,691 Km en 1994  
206.627 Km en 2016

Concesiones de 4G Fuente: ANI

Mas de 7500 km en 45 concesiones  
y una inversión total de 57 billones  
de pesos



# Capítulo 1. Inversión en infraestructura vial



Fuente: Adaptado por el autor basado en información del DPN, 2016 y Cardenas, 2006.

# Capítulo 2. Desarrollo económico y competitividad

País	IGC		Pilar de Infraestructura	
	Ranking	Puntuación	Ranking	Puntuación
suiza	1	5,81	6	6,24
Singapur	2	5,72	2	6,50
Estados unidos	3	5,70	11	5,94
Chile	33	4,64	44	4,66
Panamá	42	4,51	36	4,85
México	51	4,41	57	4,26
Costa rica	54	4,41	67	4,05
Colombia	61	4,30	84	3,67
Perú	67	4,23	89	3,57
Uruguay	73	4,17	47	4,52
Brasil	81	4,14	72	4,00
Ecuador	91	3,96	71	3,99
Argentina	104	3,81	85	3,66
Paraguay	117	3,65	122	2,57
Bolivia	121	3,54	102	3,20
Venezuela	130	3,27	121	2,57

Resultados IGC 2016.

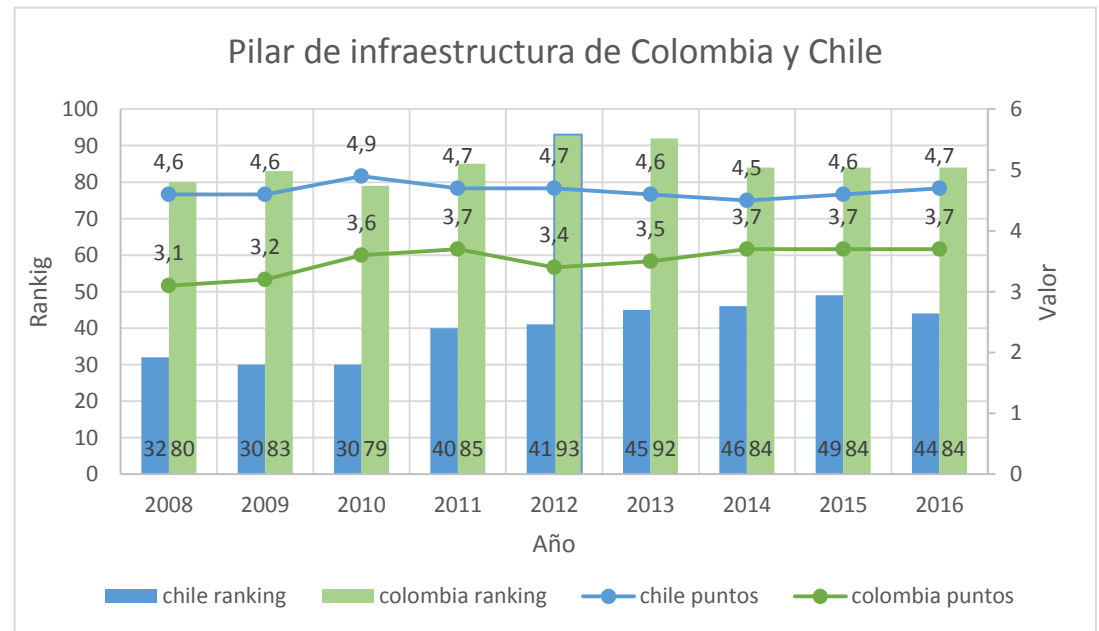
Fuente: adaptación propia a partir de WEF.



Fuente: adaptación propia a partir de WEF.

# Capítulo 2. Desarrollo económico y competitividad

Año	2016		2015	
Pilares	Ranking	Puntuación	Ranking	Puntuación
Requerimientos básicos	85	4,3	77	4,5
↓ Instituciones	112	3,3	114	3,3
↑ Infraestructura	84	3,7	84	3,7
↓ Entorno macroeconómico	53	5	32	5,5
Salud y educación primaria	90	5,4	97	5,3
Factores de eficiencia	48	4,4	54	4,3
Educación superior	70	4,4	70	4,3
Eficiencia del mercado de bienes	100	4,1	108	4
↓ Eficiencia del mercado laboral	81	4,1	86	4,1
↑ Desarrollo de mercados financieros	25	4,8	25	4,6
↑ Preparación tecnológica	64	4,3	70	3,8
Tamaño del mercado	35	4,7	36	4,8
Innovación y sofisticación	63	3,6	61	3,7
Sofisticación de los negocios	59	4	59	4,1
Innovación tecnológica	79	3,3	76	3,2
<b>IGC</b>	61	4,3	61	4,3



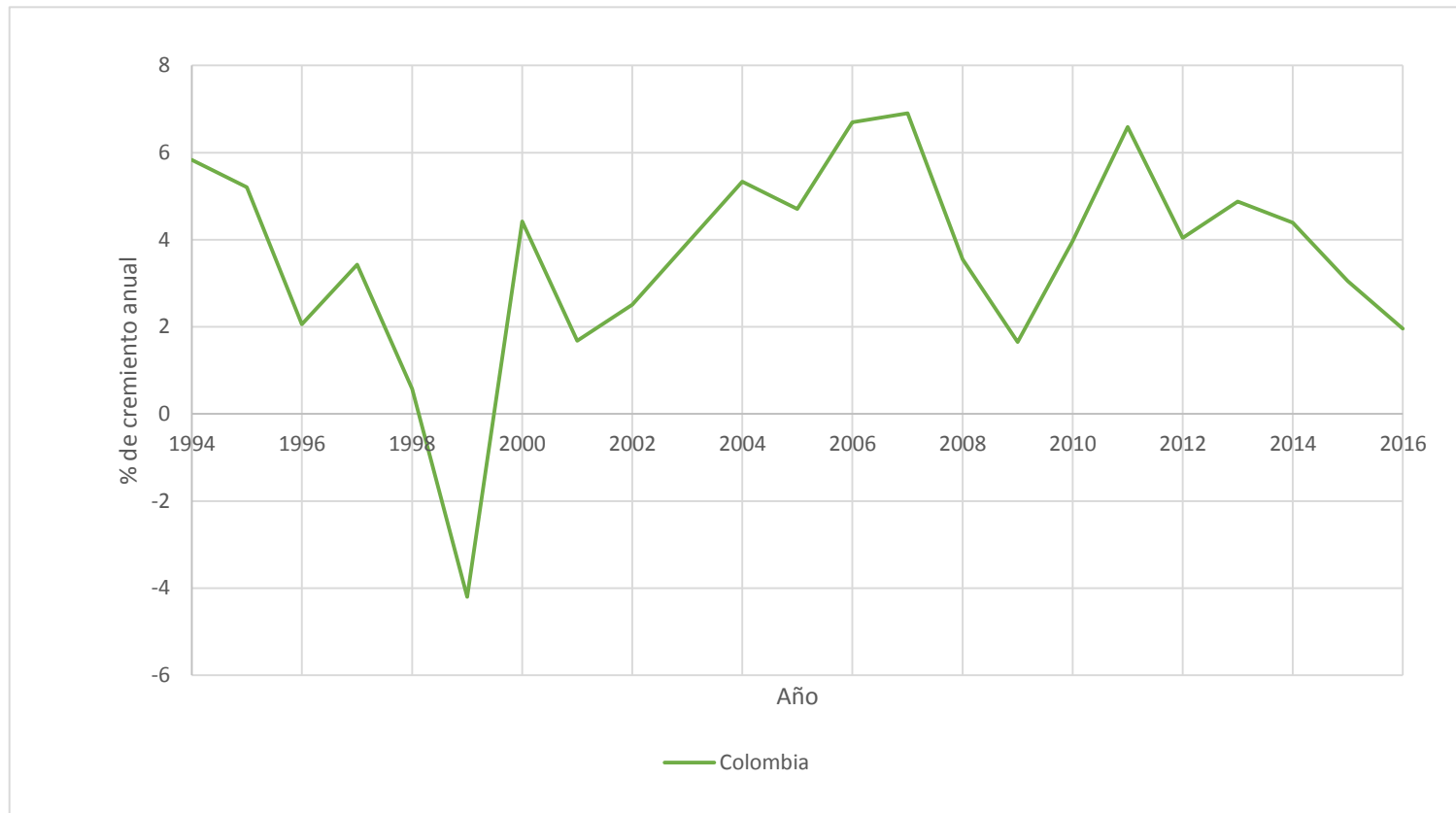
Fuente: adaptación propia a partir de WEF.

Datos históricos de IGC para Colombia.  
Fuente: adaptación propia a partir de WEF.





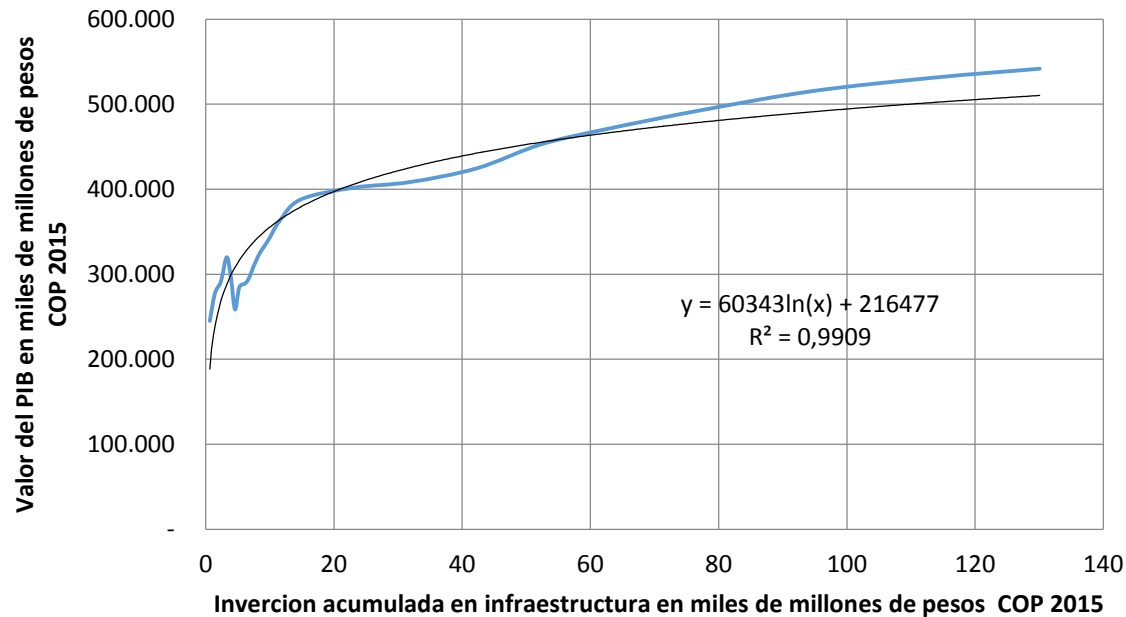
# Capítulo 2. Desarrollo económico y competitividad



Fuente: Adaptación propia basado en información del Banco Mundial.



# Capítulo 3. Relación entre inversión en infraestructura vial desarrollo y competitividad



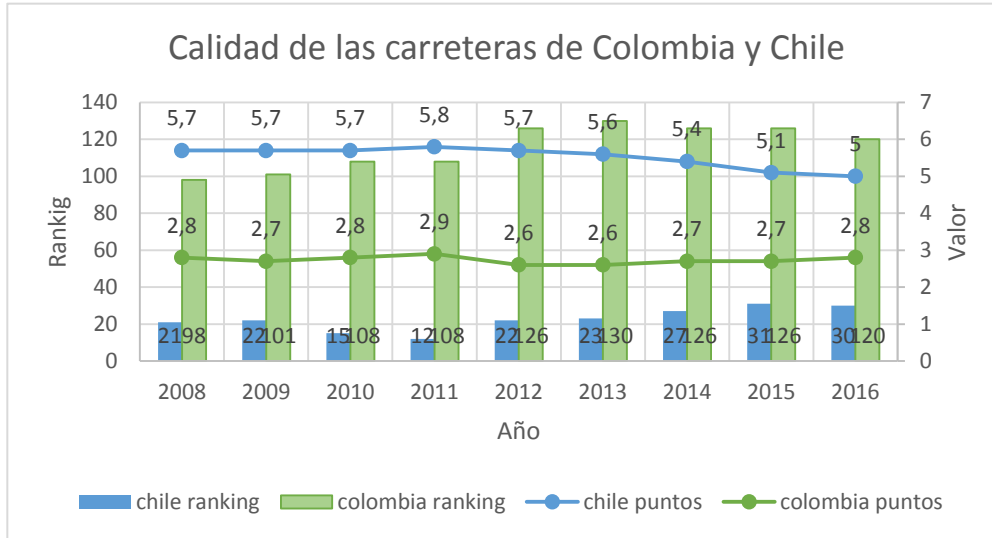
Fuente. Adaptación propia a partir de información del Banco Mundial y el DPN.

$$PIB = 60343 \ln(IIV) + 216477$$

Donde IIV= La inversión en infraestructura vial.



# Capítulo 3. Relación entre inversión en infraestructura vial desarrollo y competitividad



Fuente: adaptación propia a partir de datos del WEF.

la reducción de estos costos de operación vehicular se estima en \$2.3 billones de pesos

168 peajes de los cuales 117 son concesionados.

Recorrido	Ahorro en tiempo	Disminucion COV
Bogota - Medellin	28,3%	18,0
Bogota. Cali	26,8%	17,7
Bogota -Buenaventura	27,3%	17,3
Bogota-Cartagena	26,5%	16,6
Medellin -Cali	46,7%	29,7
Medellin-Cartagena	25,0%	15,7
Cali -Cartagena	33,3%	-

Fuente: Ministerio de Transporte.





# Conclusiones

- El atraso en infraestructura vial es tan grande que no se ha subsanado con el grado de inversión que se presenta, además todos países invierten en su infraestructura según lo requerimientos y la mayoría ya tiene ventaja sobre Colombia en este pilar que tengan, lo cual hace que la infraestructura no es un pilar diferenciador pero si se constituye en un pilar básico para la competitividad, por este motivo la inversión no repercutió en la competitividad pero nacionalmente si se ven sus beneficios.
- La inversión en infraestructura afecta positivamente el desarrollo económico en temas de inversión y trabajo, al presentarse el decrecimiento económico las medidas del gobierno son remplazar la inversión pública con privada para mantener el grado de inversión.





# Conclusiones

- Los costos de transporte no se han reducido significativamente para las personas pero para las empresas el transporte se ha reducido considerablemente.
- Desventaja de las concesiones son falta de interventoría en el mantenimiento, corrupción y reducción de la captación de impuestos por el estado.
- Se debe mejorar más la calidad de las vías terciarias y la conectividad entre municipios y áreas rurales para repercutir más en la competitividad.
- El sistema de transporte en Colombia no están competitivo como otros países, esto hace que se plante mejores formas de transporte como el férreo o aéreo para lograr ser mas competitivos



# Bibliografía

- Antúñez, C. (2009). Crecimiento Económico (Modelos de Crecimiento Económico). Lima. UNMSM
- Asociación Nacional De Instituciones Financieras (ANIF). (2014). Concesiones de Infraestructura de Cuarta Generación (4G): Requerimientos de Inversión y Financiamiento Público-Privado. Bogotá. ANIF
- Ávila, F. Agamez, A. (2012). La infraestructura de movilidad y su relación con el desarrollo económico y la competitividad: revisión conceptual. Bogotá. Revista panorama económico.
- Cárdenas, M. Gaviria, A. (2006). La Infraestructura Del Transporte En Colombia. Bogotá. Fedesarollo.
- Celia, A. Córdoba, R. (2015). Los puntos que Colombia debe mejorar en competitividad. Dinero. (fecha de consulta 14 de julio de 2017). Disponible en: <http://www.dinero.com/edicion-impres/pais/articulo/los-puntos-colombia-debe-mejorar-competitividad/215916>
- Colfecar. (2015). Concesiones viales de cuarta generación y el transporte intermodal. Bogotá. Colfecar
- Cortes, N. (2014). Impacto social de las 4G de concesiones viales en la actividad empresarial colombiana. Bogotá. Universidad Militar Nueva Granada.
- Departamento Nacional de Planeación. (2006). Estimación de los Impactos Regionales del Programa de Inversión en Infraestructura. Bogotá. DPN.
- Sala de redacción, 2017, Contrato de Ruta del Sol II se liquidará de manera bilateral el martes. El tiempo (fecha de consulta 14 de julio de 2017). Disponible en: <http://www.eltiempo.com/economia/sectores/contrato-de-odebrecht-sobre-la-ruta-del-sol-ii-se-liquidara-el-martes-71384>
- Jaramillo, J. (2012). Índice de competitividad: Colombia frente al mundo. Bogotá. El colombiano.
- Gobernación de Antioquia. (2015). Proyecto Análisis de las implicaciones sociales y económicas de las Autopistas para la Prosperidad en el departamento de Antioquia, imprenta nacional. Medellín. Imprenta Nacional.
- González, A. M. Alba, C. (2006). Infraestructura vial en Colombia: un análisis económico como aporte al desarrollo de las regiones 1994-2004. Bogotá. Universidad de la Salle.
- Ospina, G. (2004). Colombia: Desarrollo Económico Reciente en Infraestructura Informe Base Documento del Banco Mundial. Bogotá.
- Oyarce, H. (2015). Gerencia Publica, Naciones unidas comisión económica para américa latina y el caribe CEPAL. Bogotá.
- Porter, M. (2009). Ser competitivo. Harvard Business. Boston.
- Ramírez, A. (2015). Inversión en infraestructura vial y su impacto en el desarrollo económico: Un análisis al caso Colombia (1993-2014). Medellín. Universidad Nacional de Colombia.





# UNIVERSIDAD La Gran Colombia

Fundada en 1951



ISO 9001:2008  
BUREAU VERITAS  
Certification

N° CO 22957

