

Análisis comparativo de la infraestructura vial entre Colombia y Ecuador en el siglo XXI

Comparative analysis of road infrastructure between Colombia and Ecuador in the 21st century

LÓPEZ, Campo, E. 1; PARRA, María, F. 2 y MONTAÑEZ, Ana, L. 3

Recibido: 15/08/2019 • Aprobado: 21/11/2019 • Publicado 09/12/2019

Contenido

[1. Introducción](#)

[2. Metodología](#)

[3. Resultados](#)

[4. Conclusiones](#)

[Referencias bibliográficas](#)

RESUMEN:

La infraestructura vial es un referente de progreso para países como Colombia y Ecuador, los cuales se encuentran en desarrollo. Por ello, es pertinente realizar un análisis comparativo entre Colombia y Ecuador en cuanto a infraestructura vial y su aporte al desarrollo de los procesos logísticos como plataforma para la competitividad a nivel internacional. Se llevó a cabo un análisis descriptivo de tipo documental referente a la evolución de la infraestructura vial de estos dos países en el siglo XXI. Los resultados muestran que Ecuador es un país que cuenta con una infraestructura vial más competitiva a diferencia de Colombia, país que posee vías de transporte terrestre en mal estado. Se considera que la inversión en infraestructura vial es importante para que los países en desarrollo implementen estrategias para ser más competitivos en el mercado internacional.

Palabras clave: Infraestructura vial, competitividad, logística, servicio de transporte

ABSTRACT:

Road infrastructure is a benchmark of progress for countries such as Colombia and Ecuador, which are in development. Therefore, it is pertinent to carry out a comparative analysis between Colombia and Ecuador regarding road infrastructure and its contribution to the development of logistics processes as a platform for international competitiveness. A descriptive analysis of documentary type regarding the evolution of the road infrastructure of these two countries in the 21st century was carried out. The results show that Ecuador is a country that has a more competitive road infrastructure unlike Colombia, a country that has land transport roads in poor condition. Investment in road infrastructure is considered important for developing countries to implement strategies to be more competitive in the international market.

Keywords: Road infrastructure, competitiveness, logistics, transport service

1. Introducción

El transporte vial es uno de los referentes de progreso de los países latinoamericanos en su desarrollo económico, y teniendo en cuenta la importancia de la infraestructura vial como medio de transporte de productos, materias primas, y personas, su protagonismo es relevante para que el sistema logístico sea más eficiente y se puedan integrar a él distintos campos del comercio internacional. Montenegro y Valbuena (2018) comentan que la inversión en infraestructura vial tiene un impacto positivo en el crecimiento de la economía, de igual manera la infraestructura vial aumenta la eficiencia de los mercados tanto así que la inversión en infraestructura vial, ha sido colocada como un factor de competitividad (Rojas López y Ramírez Muriel, 2018).

Según cifras de inversión en infraestructuras viales publicadas por Infralatam 1 (2015) Colombia invirtió 6.688.908 USD, mientras que el gobierno ecuatoriano invirtió 5.130,14 USD, por lo que se puede denotar que uno de los principales obstáculos que ha tenido Colombia en su desarrollo económico y competitivo, ha sido su deficiente infraestructura y muy especialmente su red de carreteras (Correa, 2004). La infraestructura vial de Colombia y Ecuador debe desarrollar una conectividad eficiente para así facilitar el libre movimiento de bienes y servicios; por ello, López-Rodríguez, et al. (2018) afirman que los desafíos que se encuentran en el futuro para Colombia en materia de transporte terrestre es la modernización del sector no solamente en las vías sino también en materia de transporte de carga y el componente logístico.

En el siglo XXI el desarrollo y la competitividad de un país se ve reflejado en la calidad y la conectividad de sus carreteras, los avances tecnológicos y de transporte, que sustentan la importancia de contar con una infraestructura vial adecuada, sobre todo para países en vía de desarrollo que no cuentan con la mejor infraestructura en su transporte terrestre, debido a causas naturales como las características geográficas, pero también a inconvenientes y debilidades en las políticas de inversión (Benavides, 2010).

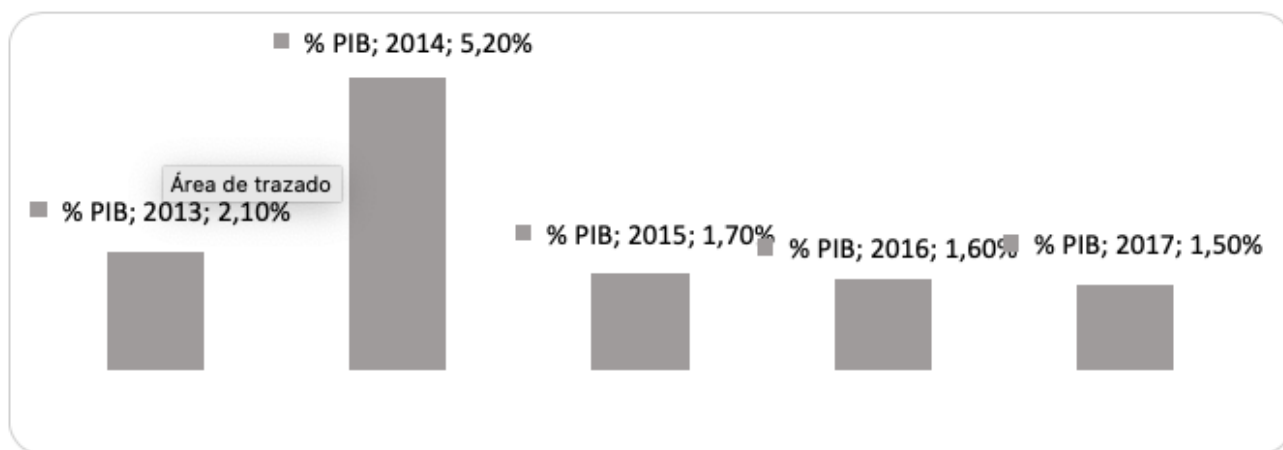
Según el Foro Económico Mundial (2018) en su reporte anual de competitividad se menciona que en cuanto a conectividad, Colombia se encuentra en el puesto 97 a comparación de Ecuador que se encuentra en el puesto 92 de 140 países en el ranking mundial, y en cuanto a calidad Colombia ocupa el puesto 102 mientras que Ecuador ocupa el puesto 31 a nivel mundial, una diferencia significativa relacionada a la calidad de sus carreteras, lo que convierte a Ecuador como uno de los países más competitivos de la región invirtiendo en la calidad de sus carreteras a comparación a Colombia donde se ve la reducida calidad de las obras viales.

La Agencia Nacional de Infraestructura (2017) resalta que el transporte de carga en Colombia está concentrado en el modo carretero, donde este ocupa el 73% de los diferentes modos de transporte que se manejan en Colombia, convirtiéndolo en el tipo de transporte más importante en cuanto a facilitación del comercio exterior. De igual manera con las llamadas vías 4G Colombia se busca mejorar diferentes rubros de la economía y la logística en distintas zonas del país, no solamente para la red de carretas sino también para túneles y puentes que hacen parte de este proyecto. Además, con este proyecto Colombia se pone al día en materia de infraestructura (Agencia Nacional de Infraestructura, 2018).

La figura 1 y 2 reflejan el desarrollo de la inversión de infraestructura vial tanto para Colombia como para Ecuador, esto representado en porcentaje de crecimiento en el producto interno bruto de los respectivos países objetos de investigación; sin embargo, en la figura 1 se puede observar la evolución de inversión en Colombia, donde para el año 2014 se evidencia que la inversión en infraestructura vial represento el 5.20% en el PIB, mientras que para el año 2017 solamente represento el 1.50% debido a la poca inversión realizada ese año en materia de infraestructura vial.

Figura 1

Evolución en la inversión en infraestructura vial en Colombia del 2013 al 2017 y su aporte al PIB

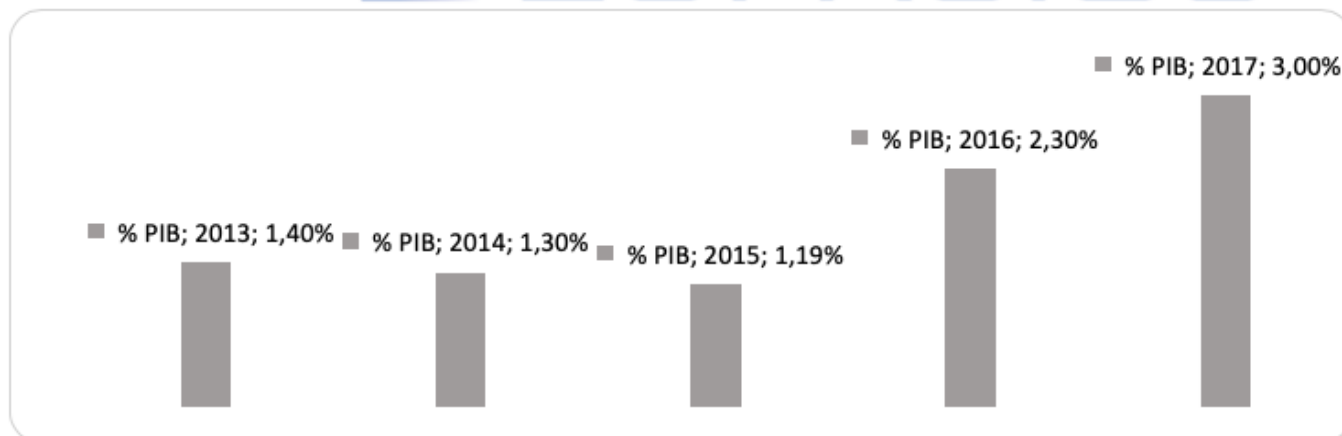


Fuente: Elaboración Propia a partir de Infralatam (2019)

Desde la figura 2, se puede analizar la inversión en infraestructura vial en Ecuador, que en el año 2017 percibió una participación en el PIB del 3%, es decir, durante el periodo de 2013 a 2017 la inversión en infraestructura vial ha tenido una participación conjunta, evidenciando la importancia que este país le ha dado a la red vial para su crecimiento económico.

Figura 2

Evolución en la inversión en infraestructura vial



Fuente: Elaboración Propia a partir de Infralatam (2019)

Por consiguiente, desde este estudio se plantea la siguiente pregunta problema ¿Cómo el desarrollo de la infraestructura vial puede aportar al desarrollo de los procesos logísticos y a la competitividad de los países? En consecuencia, el objetivo principal de esta investigación es realizar un análisis comparativo entre Colombia y Ecuador en cuanto a infraestructura vial y como esto aporta al desarrollo de los procesos logísticos para que el país sea más competitivo a nivel internacional, para esto se propone realizar una investigación descriptiva de tipo documental sobre la evolución que han tenido estas naciones en el siglo XXI, plantear comparaciones de diversos indicadores en el desarrollo de infraestructura vial que han realizado los gobiernos de Colombia y Ecuador, y finalmente identificar la incidencia de estas realidades en la competitividad de estos países en sus procesos logísticos.

1.1. Infraestructura Vial

Arango-Serna, et al, (2017) manifiestan que la infraestructura vial en los países es un factor muy importante para la competitividad debido a que permite la comunicación con las diferentes regiones tanto lejanas como cercanas; sin embargo, para Muñoz-Pogossian (2015) el mejoramiento de la infraestructura vial mejorara a la competitividad debido a que se reducen los costos de transporte interno. Todo esto corrobora que la calidad y extensión de la red de infraestructura impacta significativamente en el crecimiento económico y reduce la desigualdad de ingresos y la pobreza de muchas maneras (Rosselló-Melis y Lorenzo-Lacruz, 2017).

Para Mansilla (2018) la infraestructura vial es el pilar fundamental para el correcto funcionamiento de una ciudad y un país. Cárdenas y Fontana (2012) mencionan que se debe tener una buena red de infraestructura vial, en buen estado y creando una buena integración con los países cercanos para contribuir a la integración económica. Por tal razón la infraestructura vial permite mejorar el desarrollo regional mediante la conectividad de los centros urbanos con las zonas rurales (Martínez-Castillo, 2016).

Shinkevich, et al, (2018) afirman que el comercio mantiene una relación con la infraestructura vial debido a que el acceso a mercados internacionales es proceso que involucra diversos elementos para su competitividad y productividad, los cuales generan un impacto en el territorio y en el sector privado. La adecuada infraestructura logística debe ser un medio por el cual se llega a obtener un adecuado desarrollo económico para el país (Cárdenas y Fontana, 2012), considerando a la infraestructura vial como un elemento clave en la competitividad comercial (Correa, 2004).

Gutiérrez (2009) manifiesta que las vías terrestres permiten que los procesos de producción, distribución y consumo de mercancías sean más eficientes y se mejore la calidad de vida de los habitantes; además Acevedo (2009) menciona que hoy en día algunos países buscan la conservación de la infraestructura vial, esto con el fin de lograr su sostenibilidad, además que deben utilizar este tipo de infraestructura como una herramienta fundamental para lograr la competitividad de los productos que se ofrecen en los mercados internacionales mejorando su proceso logístico (Sancho, 1999).

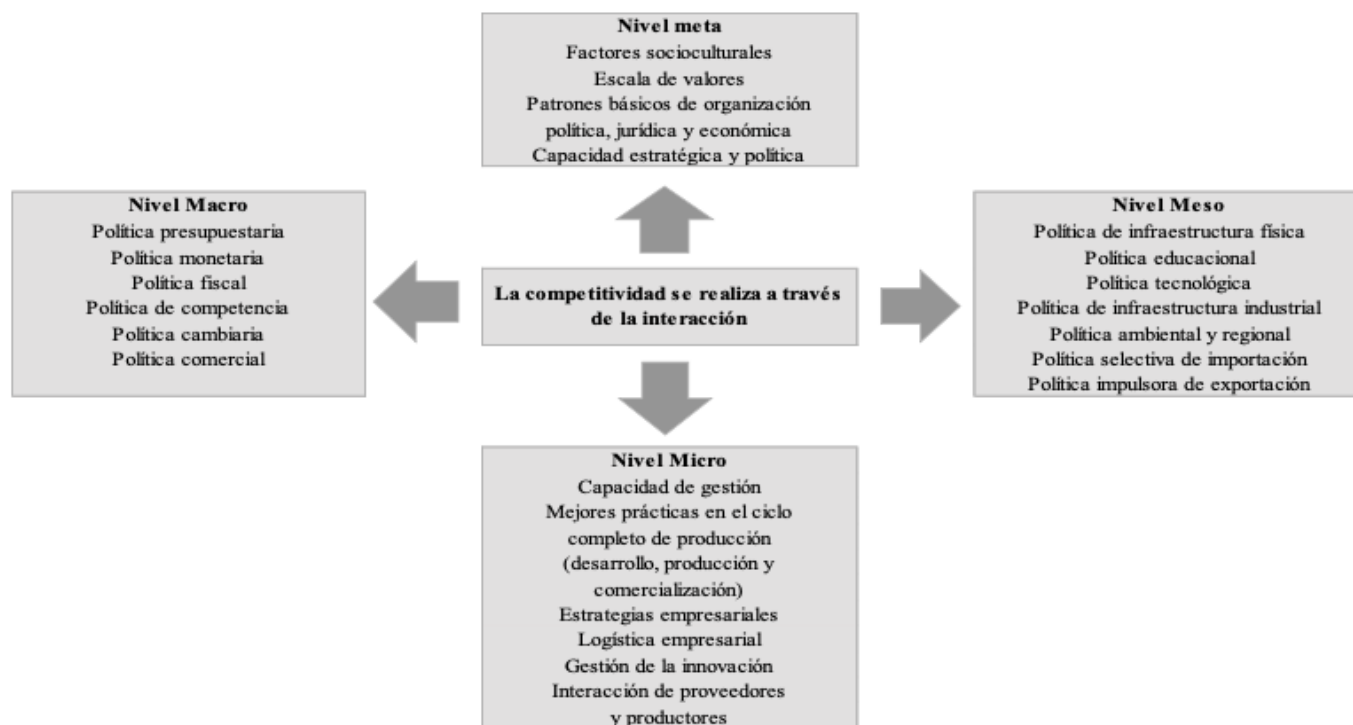
1.2. Competitividad

Coriat (1997) manifiesta que la competitividad se ha vuelto un elemento clave para que las naciones puedan sobrevivir en un mundo globalizado, sustentando así lo planteado por Porter (1996) quien relaciona la competitividad de las naciones con la capacidad que tiene su industria nacional, dando

como resultado la estructuración de políticas y lineamientos económicos de los estados hacia la competitividad (Krugman, 1997).

Niembro (2017) menciona que uno de los determinantes de la competitividad nacional es la infraestructura, donde se incluyen a los puertos carreteras e infraestructura tecnológica y de salud; sin embargo, para Valencia y Ortiz (2017) el término de competitividad no solo se centra en aspectos económicos sino también en la cultura, la política, y ubicación geográfica, por tal razón se puede referirse a competitividad a nivel industria sector región o incluso país (Muñoz y Anguita, 2018). Meyer Stamer (1996) resalta factores determinantes de la competitividad sistémica los cuales se evidencian en la figura 3.

Figura 3
Determinantes de la competitividad Sistémica



Fuente: Meyer Stamer (1996)

Hernández (2006) menciona que la competitividad sistémica tiene como prioridad la integración social, no solo proponiendo reformas económicas sino también de transformación de la sociedad. Benavides, et al, (2004) manifiestan que el nivel meso de la competitividad sistemática tiene que ver con el desarrollo de la infraestructura, la educación, la tecnología, las relaciones laborales, el medio ambiente y el desarrollo regional; todo esto a través de políticas por parte del estado, donde la competitividad sistémica es un acumulado de factores públicos sociales y personales que pueden actuar en un determinado territorio (Bernal y Mungaray, 2017).

2. Metodología

La propuesta metodológica con la cual se dio respuesta a la problemática planteada es el análisis descriptivo de información documental, que para Soriano-Ferrer y Piedra-Martinez (2016) es una actividad que estimula el pensamiento y permite analizar textos desde su estructura logrando la reflexión analítica con sentido crítico. De igual manera se realizó un análisis comparativo entre Colombia y Ecuador con el fin de desarrollar las variables comparativas y determinar cómo esto incide en la competitividad del país.

La búsqueda de la información se llevó a cabo por medio de bases de datos de libre acceso como lo es <https://scholar.google.es>, y también en bases de datos suscritas a la biblioteca de la Universidad ECCI, sede Bogotá, entre las cuales se encuentran, Sciencedirect y EBSCOhost. Así mismo también se analizaron documentos de diferentes entidades e instituciones públicas en materia de estadísticas en infraestructura tanto en Colombia como en Ecuador. La ventana de observación para este análisis descriptivo de tipo documental fue del año 1996 hasta la literatura del año 2019. Para el desarrollo de la estrategia para la búsqueda de información se utilizaron las siguientes palabras claves: infraestructura vial, competitividad, logística y servicio de transporte; de esta manera con el uso de estas palabras claves se optimizó la investigación en las diferentes bases de datos utilizadas.

3. Resultados

Los resultados encontrados en la investigación se evidenciarán a través del análisis comparativo entre Colombia y Ecuador de cada una de las variables contempladas en la tabla 1.

Tabla 1
Variables Comparativas

Inversión en infraestructura vial de Colombia y Ecuador
Principales vías de movilización de carga entre Colombia y Ecuador
Logistics Performance Index Colombia y Ecuador
Ranking Global de competitividad de Colombia y Ecuador

Fuente: Elaboración propia

3.1. Inversión en infraestructura vial de Colombia y Ecuador

La tabla 2 refleja la inversión en infraestructura vial en Colombia de los periodos comprendidos del 2012 al 2016, donde allí, se puede observar que la cifra de inversión más alta fue la del año 2013; donde se invirtió cerca de 9.330.611 USD, y logro una participación en el producto interno bruto del país del 2,44%, con base a los años anteriores; sin embargo, para el año 2015 invirtió cerca de 6.688.908 USD; obteniendo de igual manera; un auge en el producto interno bruto, con el 2,27%, dando como resultado, que para Colombia la inversión en infraestructura vial tiene una participación importante dentro del crecimiento económico, y se ve reflejado a través de los años con el crecimiento del PIB.

Tabla 2
Inversión en infraestructura vial
en Colombia del 2012 al 2016

País	Año	Tipo	Moneda Nacional (millones)	Usd (millones)	PIB %
Colombia	2012	Publica	15.250.517.852	8.480.849	2.289
Colombia	2013	Publica	17.437.979.487	9.330.611	2.443
Colombia	2014	Publica	16.217.007.262	8.107.166	2.127
Colombia	2015	Publica	18.350.282.706	6.688.908	2.279
Colombia	2016	Publica	15.457.286.117	5.066.338	1.791

Fuente: Elaboración propia con base en Infralatam (2019)

Para el año 2015, Ecuador realizo una inversión en infraestructura vial de aproximadamente 5.130,14 USD; la cifra más alta registrada actualmente, así mismo, para este mismo año logro una participación del 5,16% en el Producto interno bruto del país, lo que significa que se está convirtiendo en un país más competitivo desde su inversión en infraestructura vial, sustentado lo afirmado por Grijalba (2016) cuando menciona que Ecuador ha ido mejorando paulatinamente este aspecto, a través del apoyo de diferente asociaciones para gestionar el continuo mantenimiento vial y la conectividad de sus carreteras. De igual modo, la inversión en infraestructura vial ha influido en el crecimiento económico de Ecuador; tal y como se puede observar en la tabla 3.

Tabla 3
Inversión en infraestructura vial en Ecuador del 2012 al 2016

País	Año	Tipo	Moneda Nacional	Usd(millones)	PIB %
------	-----	------	-----------------	---------------	-------

			(millones)		
Ecuador	2012	Publica	3.228,7	3.228,7	3.672
Ecuador	2013	Publica	4.332,01	4.332,01	4.554
Ecuador	2014	Publica	4.282,39	4.282,39	4.210
Ecuador	2015	Publica	5.130,14	5.130,14	5.167
Ecuador	2016	Publica	3.504,68	3.504,68	3.507

Fuente: Elaboración propia con base en Infralatam (2019)

3.2. Principales vías de movilización de carga entre Colombia y Ecuador

Las carreteras en Colombia están clasificadas por vías secundarias y terciarias, las cuales según Logistics Capacity Assesment (2018) tienen una longitud de 204.855 km aproximadamente, y están conformadas por las rutas principales y transversales, las cuales se ven relajadas en la tabla 4.

Tabla 4
Principales rutas principales y transversales de Colombia

Rutas principales	Rutas transversales
Alternativa Bogotá al llano	Transversal Buenaventura-Puerto Carreño
Alternativa Occidental a Troncal del Carbón	Transversal Guajira
Alternativa Occidental a Troncal del Magdalena	Transversal las Animas-Bogotá
Alternativa Oriental a Troncal de Occidente	Transversal Neiva-San Vicente
Alternativa Oriental a Troncal del Carbón	Transversal Quibdó-Tunja
Alternativa a Troncal de Occidente	Transversal Tumaco-Leticia
Avenidas Bogotá	Transversal de la Depresión Momposina
Choconta-Agua clara	Transversal del Caribe
Costa pacífica-Caquetá	Transversal del Norte
Diagonal Guaviare	Troncal Central
Girardot-Mosquera	Troncal Central del Norte
Guadalejo- La plata	Troncal Urabá-Ilanos
Guainía	Troncal de Occidente
Montería-Lorica	Troncal de la Selva
Planeta Rica-Montería	Troncal del Carbón
Rio Cauca-Rio Arauca	Troncal del Eje Cafetero
Rio Cauca-Rio Magdalena	Troncal del Magdalena

Rio Magdalena-Rio Arauca	Troncal del Pacifico
Rio Magdalena-Rio Zulia	Variantes Troncal Central del Norte
Rio Sarabita-Rio Casanare	Variantes Troncal del Caribe
Rio Sarabita- Rio meta	Vaupés
Rio Sinu-Rio Magdalena	Vía al mar-Cali
Transversal Villeta-Bogota	

Fuente: elaboración propia a partir de Infogram (2019)

La tabla 5 plasma las rutas principales y transversales de Ecuador, las cuales conectan con las carreteras primarias, fronteras y puertos. La red vial de carreteras de Ecuador según su Ministerio de Transporte y Obras Públicas (2019) tiene una longitud de aproximadamente 10.132,74 km, conformadas por redes secundarias y terciarias. Según el reporte de competitividad global publicado por el Foro Económico Mundial (2018) Ecuador actualmente es uno de los países latinoamericanos con las mejores vías.

Tabla 5
Principales Rutas y
Transversales de Ecuador

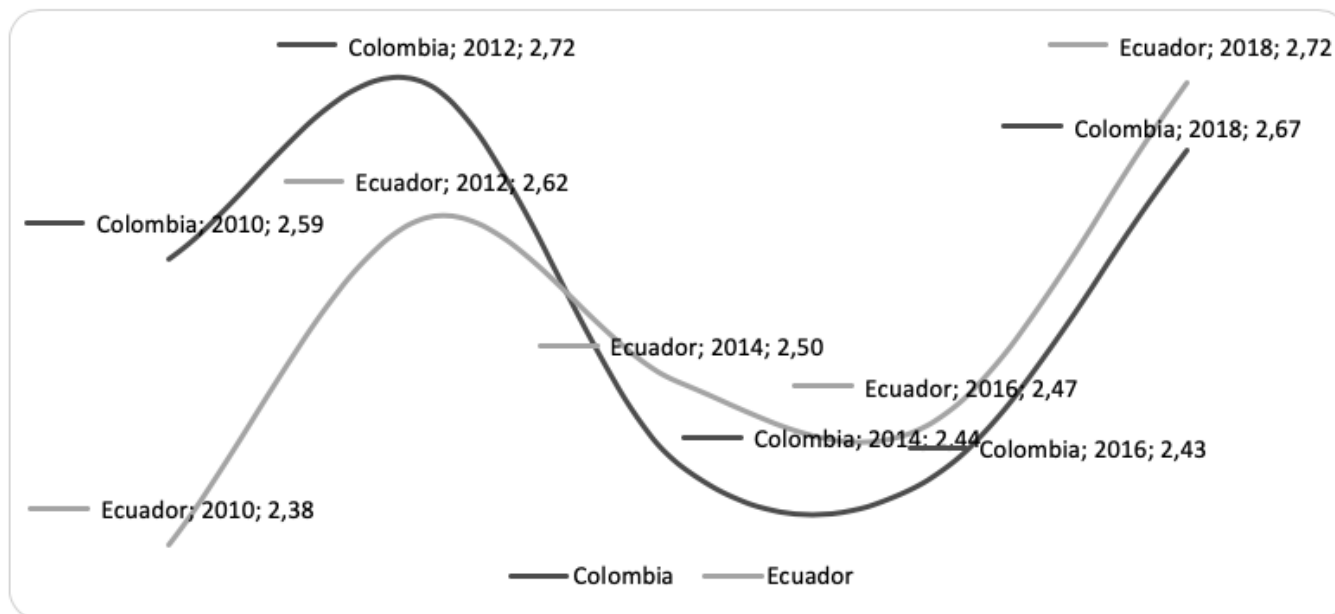
Rutas principales	Rutas transversales
Baltra - Bellavista - Puerto Ayora	Troncal Insular
San Lorenzo - San Gabriel - Nueva Loja - Pto. El Carmen de Putumayo	Transversal Fronteriza
Mataje - Esmeraldas - Bahía de Caráquez- Manta - Salinas	Troncal del Pacífico
Esmeraldas - Sto. Domingo - Sangolquí - Baeza - Pto. Francisco de Orellana	Transversal Norte
Los Bancos - Sto. Domingo - Quevedo - Milagro - Machala -Zapotillo	Troncal de la Costa
En Santo Domingo	Troncal de la Costa Alternativa
Manta - Portoviejo - Quevedo - Latacunga - Ambato - Puyo	Transversal Central
Rumichaca - Quito - Ambato - Riobamba - Cuenca - Loja - Macará	Troncal de la Sierra
Salinas - Guayaquil - La Troncal - Azogues - Stgo. de Méndez - Pto. Morona	Transversal Austral
Gral. Farfán - Nueva Loja - Tena - Puyo - Macas - Zamora	Troncal Amazónica
Nueva Loja - Los Sachas - Pto. Francisco de Orellana - Loreto - Cotundo	Troncal Amazónica Alternativa
Huaquillas - Arenillas - Catamayo - Loja - Zamora	Transversal Sur

Fuente: Elaboración propia con base en Ministerio de
Ministerio de Transporte y Obras Públicas (2019)

3.3. Logistic Performance Index de Colombia y Ecuador

Desde la figura 4, se puede evidenciar el indicador logístico de infraestructura de Colombia y Ecuador comprendido del 2010 al 2018, es decir, la puntuación promedio de Colombia y Ecuador en tema de calidad de infraestructura relacionada con los procesos logísticos incluyendo puertos, aeropuertos y carreteras. Como allí se observa, Colombia ha mantenido un promedio constante en los periodos de 2010 a 2018, la puntuación más alta fue la del año 2012 con 2,72 pasando a una reducción significativa en 2014 a 2,44, debido a la baja calificación en cuanto a calidad de infraestructura; sin embargo para el año 2018 logro recuperarse y alcanzo el 2,67 para este periodo, alcanzando el mejor desempeño logístico del país gracias a las mejoras en cuanto a infraestructura y a las medida de facilitación comercial (Vásquez, 2018); sin embargo, Ecuador a comparación de Colombia en el año 2012 consiguió una calificación relativamente baja, con un 2,62 a comparación de Colombia el cual obtuvo un puntaje del 2,72 para este mismo año, no obstante, para el periodo de 2018 logro recuperare obteniendo un puntaje del 2,72 un puntaje superior al que obtuvo Colombia en este periodo.

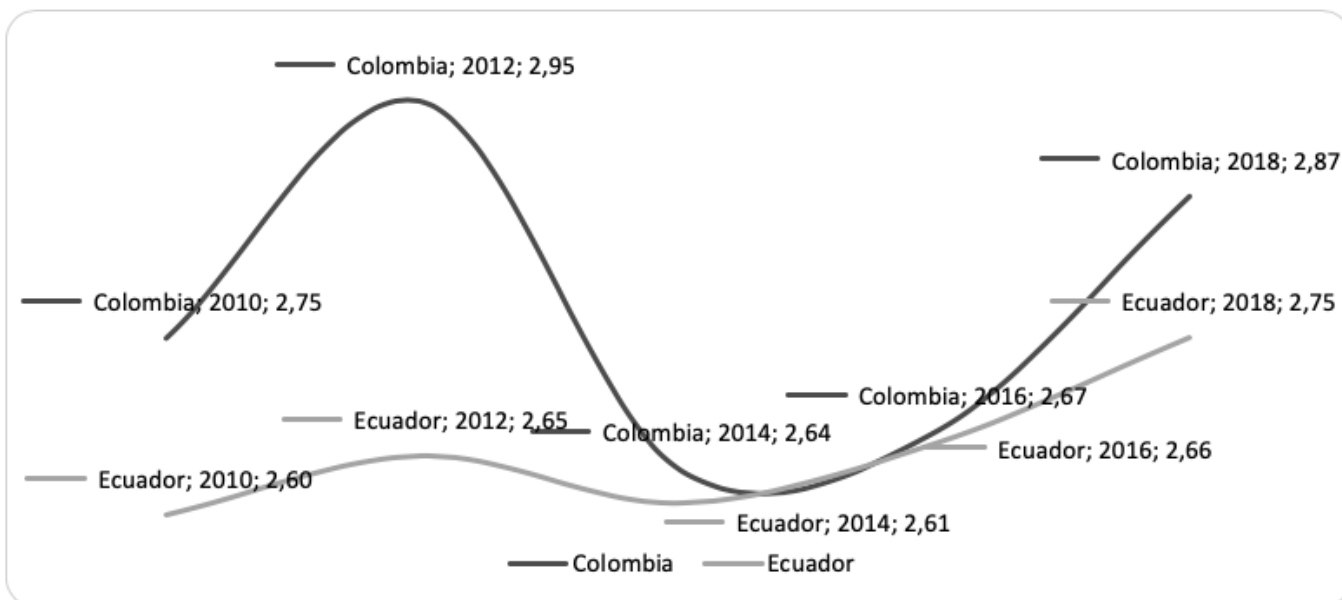
Figura 4
Indicador logístico de infraestructura Colombia y Ecuador del 2010 al 2018



Fuente: Elaboración propia con base en Logistics Performance Index (2019)

La figura 5 expone el índice de desempeño logístico en cuanto a la competencia logística comprendido del 2010 al 2018, es decir, la calidad de los procesos logísticos ofrecidos. Para el año 2012 Colombia obtuvo el puntaje más alto que se ha registrado con un 2,95; así mismo, en el 2018 obtuvo un puntaje del 2,87, siendo este resultado favorable teniendo en cuenta su desempeño de periodos anteriores. Sin embargo, el indicador de desempeño logístico de Ecuador en cuanto a competencia logística fue menor al de Colombia en el año 2012, ya que obtuvo el 2,65, es decir, Colombia para este año avanzo 0,3 puntos por encima de Ecuador y para el año 2018 obtuvo un puntaje del 2,75 mientras que Colombia obtuvo el 2,87 para este mismo año, en efecto, Colombia obtuvo una mejor puntuación en cuanto a su desempeño en competencia logística frente a Ecuador para este periodo.

Figura 5
Indicador logístico de Competencia logística
Colombia y Ecuador del 2010 al 2018



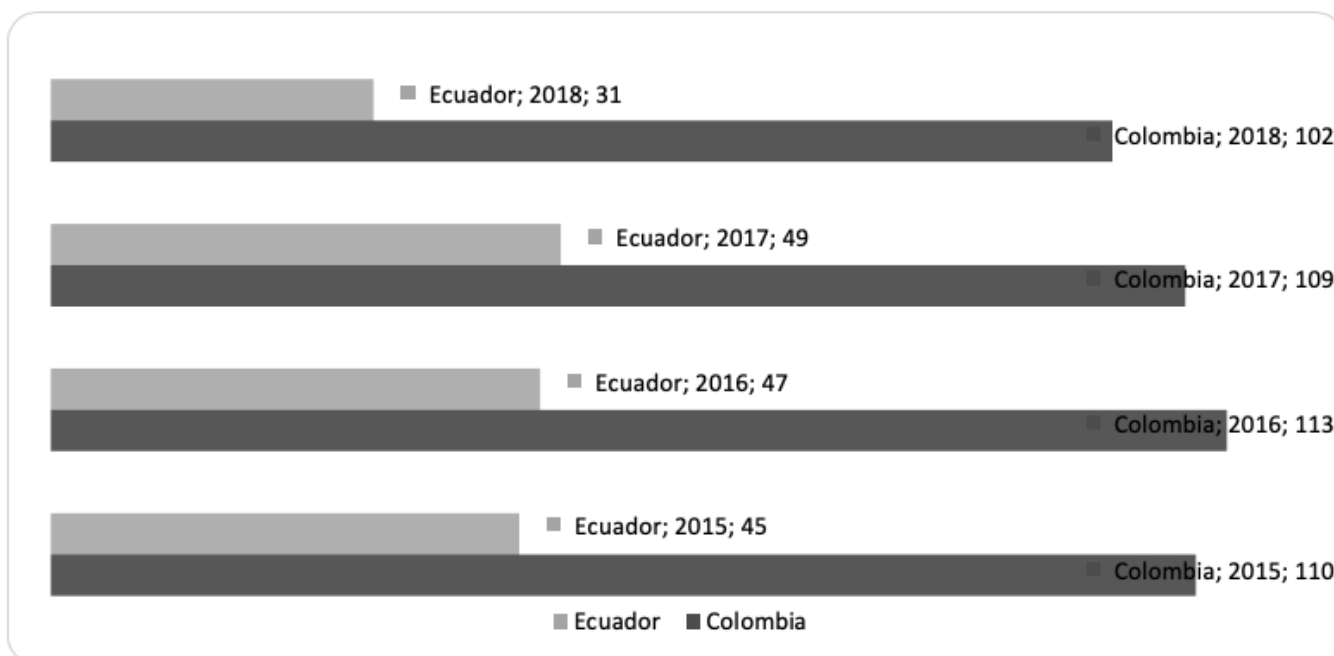
Fuente: Elaboración propia con base en Logistics Performance Index (2019)

3.4. Ranking Global de competitividad de Colombia y Ecuador

La figura 6 evidencia el puesto de Colombia y Ecuador entre 138 países con la infraestructura más sofisticada del 2015 al 2018, donde Colombia se ha mantenido en estos años en posiciones constantes, durante el periodo 2017-2018 Colombia avanzo del puesto 109 al 102, sin embargo, de los 138 países que incluye esta clasificación Colombia está muy por debajo, de los demás países incluidos en este ranking, con esto se puede evidenciar que Colombia en el ranking de competitividad no tiene un buen desempeño debido a los puestos tan bajos que ocupa frente a los demás países del mundo de incluso sus países vecinos.

Por otro lado, Ecuador a diferencia de Colombia ha ocupado puestos más favorables en el ranking mundial, por ejemplo, en el periodo 2017-2018 avanzo del puesto 49 al 31, un avance significativo si se habla de 138 países contemplados en el ranking, esto quiere decir que Ecuador cuenta con una infraestructura más sofisticada que la de Colombia; lo que ayuda a atraer inversión extranjera y a mejorar su desempeño logístico; y esto se ve reflejado en el ranking de competitividad global.

Figura 6
Puesto Ecuador y Colombia entre 138 países con la infraestructura más sofisticada del 2015 al 2018



Fuente: Elaboración propia con base en Consejo Privado de Competitividad (2019)

4. Conclusiones

Los mercados cada vez son más competitivos, por tal razón es necesario que los países tomen medidas de mejoramiento competitivo, como lo es su infraestructura vial; de igual manera, es relevante reconocer la pertinencia que tiene la inversión en infraestructura vial para el crecimiento económico y para el desarrollo de la red de transporte de carga, debido a la importancia que este tiene dentro de la gestión del comercio exterior; puesto que, dentro de un mundo globalizado nace el interés de estar a la vanguardia de los mercados internacionales, contemplando las diferentes exigencias internacionales y reconociendo la importancia de generar una mejor competitividad a nivel global.

Tras la revisión de la literatura realizada, se puede analizar que la competitividad debe dejar de ser vista como un tema empresarial, ya que de igual manera, la competitividad debe ser reconocida como un tema a nivel país, donde se incluye la mejora de su infraestructura, tanto para puertos, aeropuertos y carreteras, a través del enfoque sistémico de competitividad, explícitamente en el nivel meso, donde se incluyen políticas de infraestructura física, tanto en el ámbito nacional y regional, con el fin de desarrollar infraestructura que ayude al progreso de las naciones y a atraer la inversión extranjera; con esto se logra mejorar la capacidad productiva y logística a través de las ventajas competitivas.

Notoriamente se evidenció que Colombia cuenta con una significativa inversión en infraestructura vial frente a Ecuador; sin embargo, Ecuador posee un mejor rendimiento en los índices de desempeño logístico publicados por el Banco Mundial (2019) y en consecuencia, está mejor posicionado en el Ranking de Competitividad Global, publicado por el Consejo Privado de Competitividad, es decir, en temas de competitividad y desempeño logístico Ecuador es superior a Colombia, a pesar de que su inversión en infraestructura es menor, datos que se tornan decisivos para la inversión extranjera y para el desarrollo logístico, debido a que al liderar el ranking se está en mejores condiciones para gestionar el transporte de mercancías.

El desarrollo de la estrategia metodológica fue pertinente, debido a que se alcanzaron los objetivos planteados para el desarrollo de la investigación, donde se logró identificar y analizar como la infraestructura vial puede aportar al desarrollo de los procesos logísticos y a la competitividad de los países, esto a través del análisis comparativo entre Colombia y Ecuador; de igual manera, desde la revisión bibliográfica se identificaron los conceptos de infraestructura vial, competitividad y competitividad sistémica, determinando la importancia de estos para los países en desarrollo, reconociendo la trascendencia que tiene la infraestructura vial para el crecimiento logístico.

En general, la relevancia de la infraestructura vial como un instrumento para lograr la competitividad, radica en el correcto control de la inversión de la infraestructura física, de igual manera en el control y mejoramiento del transporte de carga terrestre; utilizado como un motor indispensable para el crecimiento económico, y para lograr la eficiencia y eficacia dentro de los procesos logísticos, con el fin, de que las mercancías sean transportadas en un menor tiempo, a través de una correcta conectividad de las vías principales y utilizando a la infraestructura vial como una estrategia para lograr la competitividad.

Referencias bibliográficas

Acevedo, J. (2009). El transporte como soporte al desarrollo de Colombia. Una visión al 2040. *Revista de Ingeniería*, 29, 156-163.

Agencia Nacional de Infraestructura (2018). Con el programa vías 4G Colombia se pone al día en materia de infraestructura. Recuperado de <https://www.ani.gov.co/con-el-programa-vias-4g-colombia-se-pone-al-dia-en-materia-de-infraestructura>

Agencia Nacional de Infraestructura (2017). Desafíos del Desempeño Logístico. Recuperado de http://conferencias.cepal.org/gobernanza_transporte/Lunes%2030/Pdf/Andr%C3%A9s%20Figueredo.pdf

Arango-Serna, M., Moreno, S., Ortiz-Vásquez, L., y Zapata-Cortes, J. (2017). Indicadores de desempeño para empresas del sector logístico: Un enfoque desde el transporte de carga terrestre. *Ingeniare: Revista Chilena De Ingeniería*, 25(4), 707-720.

Banco Mundial (2019). Índice de desempeño logístico. Recuperado de <https://datos.bancomundial.org/indicador/LP.LPI.OVRL.XQ>

Benavides, J. (2010). Contratación pública y debilidad institucional en infraestructura en Colombia. *Revista De Ingeniería*, 32(32), 80-97.

Benavides, S., Muñoz, J. y Parada, A. (2004). El enfoque de competitividad sistémica como estrategia para el mejoramiento del entorno empresarial. *Economía y Sociedad*, 9(24).

- Bernal, G. y Mungaray, L. (2017). Los índices de competitividad en México. *Gestión y política pública*, 26(1), 167-218.
- Cárdenas, M. y Fontana, M. (2012). Espacios de centralidad urbana y redes de infraestructura. La urbanidad en cuatro proyectos urbanos. *Bitácora Urbano Territorial*, 2(21).
- Coriat, B. (1997). Los desafíos de la competitividad. Buenos Aires: Editorial Eudeba.
- Correa, L. (2004). El estado de la infraestructura en Colombia frente al reto de la Globalización. *Poliantea*, 1(2), 11-35.
- Foro Económico Mundial (2018). Reporte de Competitividad Global. Recuperado de <http://www3.weforum.org/docs/GCR2018/05FullReport/TheGlobalCompetitivenessReport2018.pdf>
- Grijalba, J. (2016). El 95% de la red vial en Ecuador está en excelentes condiciones al 2015. Recuperado de <https://www.americaeconomia.com/negocios-industrias/el-95-de-la-red-vial-en-ecuador-esta-en-excelentes-condiciones-al-2015>
- Gutiérrez, J. (2009). Infraestructura Territorial, Economía y Negocios Internacionales en Colombia. *Cuadernos De Administración*, 25(42), 97-108.
- Hernández, M. (2006). La competitividad sistémica: Elemento fundamental de desarrollo regional y local. *Ciencia y Mar*, (14) 39-46.
- Infralatam (2015). Transporte. Recuperado de <http://es.infralatam.info/dataviews/252248/transporte/>
- Krugman, P. (1997). El internacionalismo "moderno". La economía internacional y las mentiras de la competitividad. Barcelona: Critica.
- Logistics Capacity Assesment (2018). Colombia Red Carretera. Recuperado de <https://dlca.logcluster.org/display/public/DLCA/2.3+Colombia+Red+Carretera>
- López-Rodríguez, C, Moreno-Martin, D. y Vidal-Cañas, J. (2018). Las agencias de carga y los servicios de transporte en el comercio internacional de Bogotá. *Ensayos de Economía*, 28(53), 141-164. DOI: <https://doi.org/10.15446/ede.v28n53.75021>
- Mansilla, P. (2018). Transformaciones Socio Territoriales en el Periurbano y Desigualdad Espacio-temporal. *Revista ESPACIOS*, 39(16).
- Martínez-Castillo, A. (2016). Alianza del pacífico y mercado común del sur: Dos enfoques de la integración económica regional. *Papel Político*, 21(2), 469.
- Meyer-Stamer, J. (1996). Competitividad sistémica: nuevo desafío para las empresas y la política. *Revista de la Cepal* (59), 39-52.
- Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (2019). El Ministerio. Recuperado de <https://www.obraspublicas.gob.ec/>
- Montenegro, Y. y Valbuena, P. (2018). Tendencias de investigación en relacionamiento legal en los negocios internacionales (2012-2016). *Revista ESPACIOS*, 39(03).
- Muñoz, J. y Anguita, F. (2018). Los peajes urbanos como factor determinante de sostenibilidad y competitividad en el transporte urbano: Un estudio aplicado a madrid. *EURE, Revista Latinoamericana De Estudios Urbano Regionales*, 44(131), 53-74.
- Muñoz-Pogossian, B. (2015). Equidad en el financiamiento de campañas en américa latina y sus implicaciones para la competitividad electoral: Una mirada a las elecciones en centroamérica, 2010-2014. *Colombia Internacional*, (85), 53-80.
- Niembro, A. (2017). Una tipología de empresas latinoamericanas exportadoras deservicios intensivos en conocimiento y los determinantes de su competitividad internacional. *Estudios Gerenciales*, 33(142), 64-75.
- Porter, M. (1996). Ser competitivo. Barcelona, España: Grupo Planeta.
- Rojas López, M. y Ramírez Muriel, A. (2018). Inversión en infraestructura vial y su impacto en el crecimiento económico: Aproximación de análisis al caso infraestructura en Colombia (1993-2014). *Revista Ingenierías Universidad De Medellín*, 17(32), 109-128.
- Rosselló-Melis, R. y Lorenzo-Lacruz, J. (2017). Fragmentación de la red natura 2000 por infraestructuras viarias de transporte en Mallorca. *Cuadernos De Investigación Geográfica*, 43(1), 329-345.
- Sancho, A. (1999). La economía global y los países en vías de desarrollo: una visión desde adentro. *Revista de la facultad de ciencias económicas* 4, 91-114.
- Shinkevich, A. I., Kudryavtseva, S. S., Simaeva, E. P., Stolyarova, A. N., Kharisova, G. M., & Petrova, E. V. (2018). Transport and communication space development in open innovation model. *Espacios*, 39(9), 27-36.

Soriano-Ferrer, M. y Piedra-Martinez, E. (2016). Un análisis documental de la investigación en dislexia en la edad adulta. *Universitas Psychologica*, 15(2), 193.

Valencia, J. y Ortiz, E. (2017). Competitividad y Comercio internacional. *Revista de Investigación en Ciencias de la Administración*, 9(16), 49-58.

Vásquez, C. (2018) ¿Cómo se encuentra Colombia en el LPI? Obtenido de <https://www.incp.org.co/se-encuentra-colombia-lpi/>

1. Magister en Gerencia Estratégica de Mercadeo. Docente investigador del programa de Comercio Internacional de la Universidad ECCI, Bogotá Colombia. Adscrito al grupo de investigación GICEA. Correo de contacto: clopezr@ecc.edu.co
ORCID <http://orcid.org/0000-0003-4061-2979>

2. Profesional en Comercio Internacional de la Universidad ECCI, Bogotá, Colombia. Correo electrónico: mariaf.parral@ecc.edu.co ORCID <http://orcid.org/0000-0002-1616-2229>

3. Profesional en Comercio Internacional de la Universidad ECCI, Bogotá, Colombia. Correo electrónico: anal.Montañez@ecc.edu.co ORCID <http://orcid.org/0000-0001-9080-2231>

Revista ESPACIOS. ISSN 0798 1015
Vol. 40 (Nº 42) Año 2019

[Índice]

[En caso de encontrar algún error en este website favor enviar email a webmaster]