

Comentario Económico del día

Director: Sergio Clavijo

Con la colaboración de Alejandro Vera y Ekaterina Cuéllar

Junio 27 de 2016

Desempeño del Sector Transporte en 2015-2016

Durante el año 2015, el sector transporte exhibió un crecimiento del 3.5% anual, desacelerándose frente al 4.2% observado en 2014, según las cuentas nacionales del Dane (ver gráfico adjunto). Cabe destacar que, dicho resultado es superior al registrado por toda la economía (3.1%), gracias a las mayores inversiones en infraestructura de transporte que se han venido haciendo en los últimos años, pasando del 1.6% al 3% del PIB.

Sin embargo, superar el rezago del país en materia de infraestructura requerirá de mayores inversiones, por lo que se ha venido resaltando la importancia de alimentar continuamente el *pipeline* actual de proyectos. Por ejemplo, las mediciones internacionales muestran que, en una escala de 1 (mala) a 7 (óptima), Colombia reporta los peores registros de la Alianza del Pacífico a nivel de infraestructura vial (2.7) y férrea (1.4), ver cuadro adjunto.

Al analizar el desempeño del sector por modo de transporte, se observa que el modo aéreo registró el mayor crecimiento en 2015, expandiéndose un 9.2% anual (vs. 7% un año atrás). Allí, la menor movilización aérea de carga (3.5% en 2015 vs. 4.8% en 2014), por cuenta de la caída en los volúmenes importados por este modo (pasando del +4.2% al -3.8% en el período de análisis), logró ser contrarrestada por la dinámica de la movilización aérea de pasajeros (10.2% vs. 8.1%).

En este último caso, el transporte de pasajeros nacionales (10.1% en 2015 vs. 6.3% en 2014) se vio en gran medida impulsado por la marcada devaluación de la tasa de cambio peso-dólar del 37% promedio anual en 2015, sustituyendo los viajes internacionales. Ello, a su vez, abarató los costos de viaje de los extranjeros, por lo que la movilización de pasajeros internacionales continuó expandiéndose a ritmos satisfactorios del 10.5% anual en 2015 (vs. 12.2% un año atrás), donde ha sido clave la buena dinámica del sector turismo en los últimos años. Lo anterior, gracias a factores como: i) mejoras en materia de seguridad; ii) campañas gubernamentales enfocadas en promover la oferta turística nacional; y iii) mayores inversiones en infraestructura de transporte aérea, permitiendo la incursión de nuevas rutas internacionales (ver *Comentario Económico del Día* 29 de febrero de 2016).

Por su parte, el transporte acuático y las actividades complementarias al transporte lograron mantener su crecimiento inalterado en el 5.4% anual en 2015. Ello es el resultado de efectos encontrados provenientes de, por el lado negativo: i) el menor movimiento de carga internacional por vía marítima, pasando de crecimientos del 5% al 3.9% en el período de análisis (en toneladas), alcanzando los 193 millones de toneladas; ii) la desaceleración de los ingresos de las agencias de viaje (2.7% en 2015 vs. 10% un año atrás), dada la creciente com-

Continúa

Director: Sergio Clavijo

Con la colaboración de Alejandro Vera y Ekaterina Cuéllar

petencia que representan las opciones “online”; y, por el lado positivo: iii) el aumento en los ingresos de las actividades auxiliares al transporte (18.5% vs. 8.5%), siendo consistente con el buen desempeño del transporte aéreo y el incremento de las tarifas denominadas en dólares.

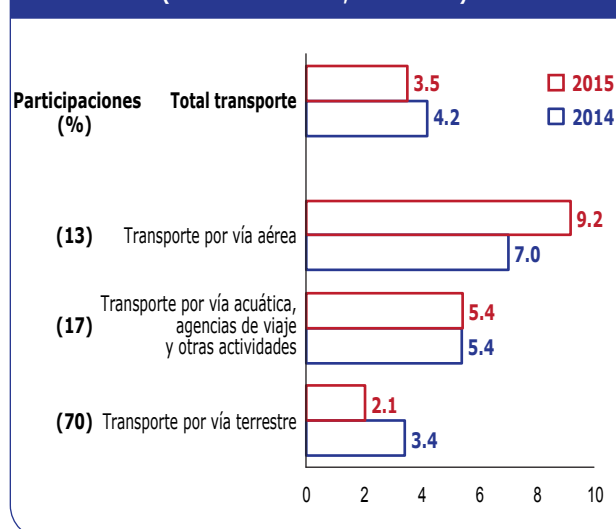
Por último, el transporte terrestre (incluyendo los modos vial y férreo) mostró una desaceleración en su crecimiento hacia el 2.1% anual en 2015 (vs. 3.4% un año atrás). Allí, el transporte de carga se vio afectado por: i) en el modo vial (movilizando el 71% de la carga nacional y el 3% de la internacional), la menor dinámica del comercio propiamente dicho (expandiéndose al 3.4% en 2015 vs. 4.8% un año atrás); y ii) en el modo férreo (movilizando el 27% de la carga nacional, exclusivamente carbón), la contracción en la producción de dicho mineral del -3.3% en 2015 (vs. +3.3% en 2014), afectada por la restricción horaria impuesta por la Corte Constitucional a la operación del tren Fenoco, el cual transporta cerca del 50% del carbón colombiano.

Con relación al transporte terrestre de pasajeros (donde la participación del modo férreo es casi nula) se observó un aumento en la movilización a nivel urbano del 1.4% anual en 2015 (vs. 0.7% de un año atrás), transportando 33.4 millones de

pasajeros al día. Ello se explica por la mayor demanda de los Sistema Integrados de Transporte Masivo, creciendo un 19% anual en 2015, mientras que la del sistema tradicional se contrajo al -12% en el período de referencia. Por su parte, a nivel intermunicipal se observó una reducción en la movilización de pasajeros del -38% en 2015 frente al +0.7% de un año atrás. Cabe anotar que, en este último caso, se debe descontar el efecto estadístico en contra introducido por la disponibilidad de información, pues en 2014 se tenía registro de 28 terminales de transporte mientras que en 2015 solo se tuvo de 16.

Para 2016, Anif estima que el PIB-real del sector transporte continuará exhibiendo una tendencia decreciente como la observada en el primer trimestre del año (creciendo un 3.2% anual vs. 5.1% un año atrás). Ello sería principalmente el resultado de una menor dinámica en el transporte terrestre, afectado por: i) el paro agrario y de transportadores del primer semestre del año; y ii) la desaceleración del comercio interno, ante el menor consumo de los hogares (expandiéndose a tasas cercanas al 2% en 2016 vs. el favorable 3.9% observado durante 2015). Esto último, además, afectará la movilización de pasajeros nacionales, más aun teniendo en cuenta la tendencia creciente en el costo de los tiquetes de transporte terrestre intermunicipal y aéreos.

Gráfico 1. Crecimiento del PIB-real del sector transporte
(Variación % anual, 2014-2015)



Fuente: cálculos Anif con base en Dane.

Cuadro 1. Calidad de la infraestructura por modo de transporte 2015-2016
(mínimo: 1 “mala”, máximo: 7 “óptima”)

	Promedio	Vial	Férreo	Portuario	Aeroportuario
Chile	4.4	4.9	2.4	4.9	5.2
México	4.0	4.3	2.8	4.3	4.7
Alianza del Pacífico	3.6	3.7	2.1	4.1	4.6
Perú	3.2	3.0	1.9	3.6	4.1
Colombia	3.0	2.7	1.4	3.6	4.2

Fuente: cálculos Anif con base en WEF-Global Competitiveness Report (2015-2016).