

Análisis sobre la evolución reciente del sector de transporte en Colombia*

Alexander Tobón A.**

Diana Galvis***

—Introducción. —I. Desempeño macroeconómico del sector transporte. —A. Marco teórico. —B. El enfoque del gasto. —C. El enfoque del ingreso o del producto. —II. Transporte público urbano. —Conclusiones. —Referencias bibliográficas.

Primera versión recibida el 18 de junio de 2009; versión final aceptada el 21 de julio de 2009

Resumen: el sector transporte juega un papel importante en la consolidación de los procesos de globalización y de competitividad en Colombia. En este sentido, se está presenciando una transformación dentro de este sector, acentuada por el crecimiento de la población urbana. Este artículo pretende realizar un análisis descriptivo del sector transporte en Colombia durante los últimos años, adoptando la metodología planteada por el DANE. Algunas de las conclusiones a las que se puede llegar son: el claro comportamiento procíclico entre el PIB nacional y el consumo privado con respecto al sector transporte y la inexistencia de complementariedad entre el transporte público tradicional y los sistemas de transporte masivo.

Palabras clave: sector transporte, sistemas de transporte, transporte público urbano.

Abstract: the public transportation sector plays an important role in the consolidation of globalization and competitiveness processes in Colombia. In this sense, there is an internal transformation of the sector accentuated by the growth of the urban population. This article simulates a descriptive analysis of the transportation sector in Colombia in the past few years, using the methodology applied by DANE. Some of the conclusions are: that there is cyclical behavior between national GDP and private consumption with respect to the transportation sector, and also that the traditional public transportation sector and the mass transportation system are non-complementary.

* Este artículo es producto de la línea de investigación en *Análisis de la Coyuntura y la Política Económica Nacional y Mundial* del Grupo de Macroeconomía Aplicada de la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de Antioquia.

** Doctor en Economía, profesor del Departamento de Economía, miembro del Grupo de Macroeconomía Aplicada, Universidad de Antioquia. Dirección electrónica: atobon@economicas.udea.edu.co.

*** Estudiante del programa de Economía de la Universidad de Antioquia. Estudiante en práctica de las Empresas Públicas de Medellín (EPM). Dirección electrónica: dmgalvis@gmail.com

Key words: sector transports, systems of transport, urban public transport.

Résumé : le secteur des transports de Colombie joue un rôle important dans la consolidation du processus de mondialisation et d'amélioration dans la compétitivité du pays. A l'heure actuelle, nous constatons une transformation dans ce secteur, accentuée par la croissance rapide de la population urbaine. Cet article présente une analyse descriptive de la performance du secteur des transports en Colombie pendant les dernières années, en adoptant comme point de départ la méthodologie proposée par le Département Administratif National de Statistiques (DANE). Certaines des conclusions auxquelles nous sommes arrivées sont : le comportement procyclique entre le PIB national et la consommation privée en ce qui concerne le secteur des transports et l'inexistence d'une complémentarité entre le transport public traditionnel et les systèmes de transport massif.

Mots clef: secteur des transports, systèmes de transport, transport public urbain.

Clasificación JEL: L91, L92, R4, R41.

Introducción

El sector de transporte ha sufrido una importante transformación ante la desafortunada pérdida, hace ya más de 50 años, del ferrocarril y del transporte fluvial por el río Magdalena. Los retos en esta materia se han dirigido a consolidar el transporte por carretera (tanto de carga como de pasajeros) y el transporte urbano masivo, como una

manera de enfrentar el crecimiento económico y el rápido crecimiento de población colombiana. La transformación del sector de transporte ha venido acompañada del desarrollo de otros sectores tales como la infraestructura, los combustibles, los repuestos y los servicios de asistencia al transporte.

El objetivo de este artículo es presentar un análisis descriptivo del sector de transporte en Colombia durante los últimos 15 años. Para desarrollar este objetivo, se presentan algunos indicadores relevantes sobre el estado actual de este sector, con el fin de elaborar a partir de allí algunos pronósticos de corto y mediano plazo sobre una evolución futura del mismo. El interés del estudio tiene que ver con el papel destacado que juega este sector en la consolidación de los procesos de globalización y de competitividad en Colombia.

Este artículo se divide en tres secciones. En la primera sección, se muestra un análisis sobre el desempeño macroeconómico del sector de transporte, adoptando como marco teórico la metodología vigente del Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) para el cálculo de algunos indicadores, en especial la distinción entre los cálculos por el enfoque del gasto y por el enfoque del ingreso. La segunda sección presenta un análisis microeconómico concentrado únicamente en el transporte urbano de pasajeros, con el fin de mostrar su importante desempeño actual y sus perspectivas de desarrollo de corto plazo. Finalmente, en la tercera sección se presentan algunas conclusiones.

I. Desempeño macroeconómico del sector de transporte

A. Marco teórico

El transporte se define como el movimiento de personas y de carga (bienes) a lo largo de un espacio físico, utilizando tres modos: terrestre, aéreo o fluvial (y sus combinaciones). El transporte terrestre está constituido, por un lado, por el transporte por carreteras de vehículos de toda clase que transporten carga y pasajeros y, por otro lado, por el transporte ferroviario con locomotoras. El transporte aéreo comprende el uso del espacio aéreo de aviones de toda clase y el transporte fluvial implica el transporte por mar, ríos y lagos.

El sector de transporte se clasifica como un servicio. El Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) es el encargado de elaborar las cifras que muestran el desempeño de este sector. Esta institución produce dos tipos de indicadores: unas cifras que se enmarcan en las cuentas nacionales de forma anual y otras cifras derivadas de la encuesta de transporte urbano de pasajeros de manera trimestral. En las cuentas nacionales existe una macrocuenta de servicios que incluye el transporte, así como los servicios financieros, de comercio y las telecomunicaciones, etc. Al interior del sector de transporte como servicio se identifican dos tipos de subcuentas consideradas equivalentes: las subcuentas calculadas a partir del enfoque de destino de la producción o enfoque del gasto y las subcuentas a partir del enfoque del origen de la producción o del ingreso.

El enfoque del gasto recoge el desempeño del sector transporte desde el punto de vista de la demanda de transporte por parte de

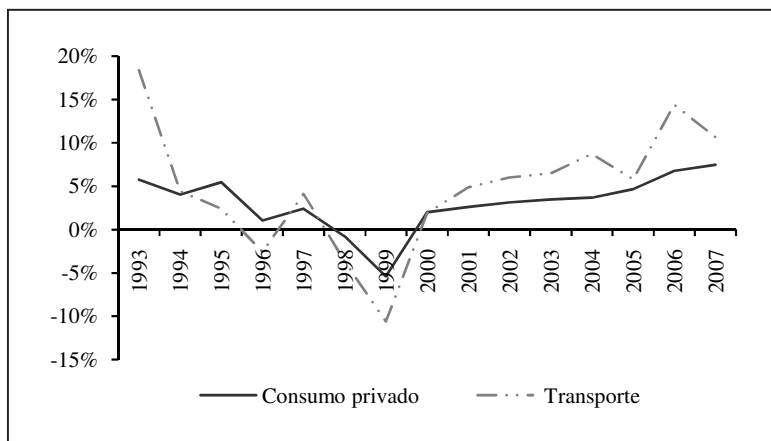
consumidores o empresas, es decir, el gasto que hacen ellos mismos para proveerse el servicio de transporte ó solicitarlo a las empresas transportadoras. Por el contrario, el enfoque ingreso recoge el desempeño del sector transporte partiendo de las empresas que prestan los servicios de transporte, es decir, el valor agregado generado por estas empresas a partir de la explotación de los medios de transporte (terrestre, aéreo y fluvial).

B. El enfoque del gasto

Un punto de partida para el análisis de la demanda de transporte consiste en establecer una comparación entre el crecimiento del sector de transportes y el crecimiento del consumo privado (involucra todos los gastos corrientes del consumidor colombiano en vestuario, alimentación, etc; sin incluir obviamente el transporte). En el gráfico 1, se pueden observar las tasas de crecimiento de estos dos tipos de gasto entre 1993 y 2007. En general, se destacan tres características. En primer lugar, el gasto en transporte es procíclico respecto al consumo privado pues ambos han seguido las mismas tendencias, una caída progresiva entre 1993 y 1999 para luego iniciar una progresiva recuperación a partir de 2000. Este comportamiento también es procíclico respecto al PIB nacional.

En segundo lugar, y a pesar de este carácter procíclico, la magnitud de la variación no es la misma. En efecto, para los períodos de tasas de crecimiento positivas, a partir de 2000, el consumo privado (medido en el eje izquierdo) ha tenido tasas que van del 2,01% en 2000 al 7,48% en 2007, mientras que el gasto en transporte (medido en el eje derecho) ha tenido una mayor amplitud pues su variación va del 1,90%

Gráfico 1
Crecimiento del sector transporte vs Crecimiento del consumo privado,
1993-2007



Fuente: Cálculos de los autores con base en DANE.

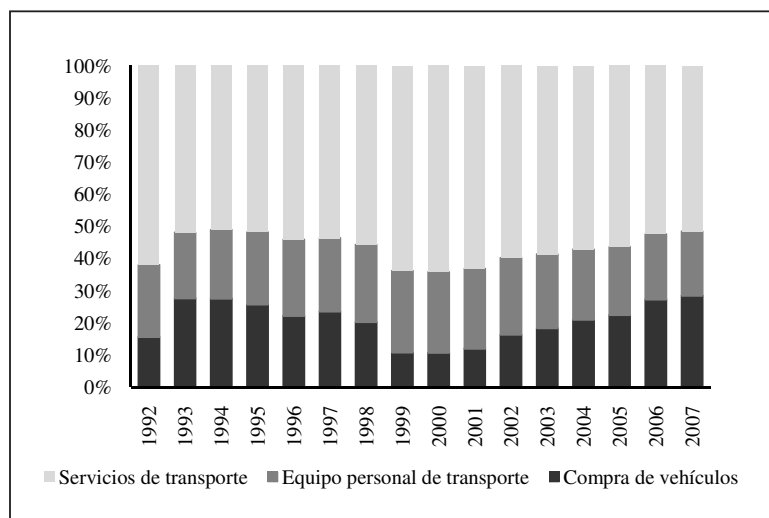
en el año 2000 al 14,38% en 2005 (para luego caer al 10,64% en 2007). En 2001, por ejemplo, el consumo privado estaba creciendo al 2,63% y el transporte estaba en 4,85%, lo que significa que cuando el ingreso aumenta los agentes pueden decidir destinar una mayor parte de sus gastos a la compra de vehículos, a repararlo o viajar.

En tercer lugar, esa misma amplitud también se verifica en tiempos de crisis, por ejemplo, el período 1998-2000 muestra que el consumo privado cae al -5,40% y el transporte lo hace al -10,64%. Puede concluirse que cuando la economía colombiana se encuentra en un buen momento, el gasto en transporte tiende a crecer más respecto al consumo privado total, pero cuando la economía está en crisis, el sector transporte retrocede más que el consumo privado.

Desde el enfoque del gasto se definen tres subcuentas al interior de la cuenta del sector

de transportes. La primera es la compra de vehículos por parte de personas y en la cual se registra el valor de dicha compra; la segunda es el gasto en equipos de transporte, tales como la reparación, accesorios y repuestos y, por último, el gasto en servicios de transporte para aquellas personas que no tienen o no hacen uso del vehículo propio. El comportamiento de estas tres subcuentas puede verse en el gráfico 2. En el período de 1992-2007, la subcuenta con mayor participación ha sido servicios de transporte, representando a lo largo de este período más del 50% respecto al total. La participación de equipo personal de transporte no ha tenido fuertes variaciones respecto al total del sector de transportes, por lo cual su mínima participación es 19,98% en 2007 y su máxima es de 25,38% en 1999. Caso contrario ocurre en la subcuenta de compra de vehículos ya que en los años de crisis (1998-2000) cae significativamente hasta

Gráfico 2
Participación de los componentes del sector en el total, 1992-2007



Fuente: Cálculos de los autores con base en DANE.

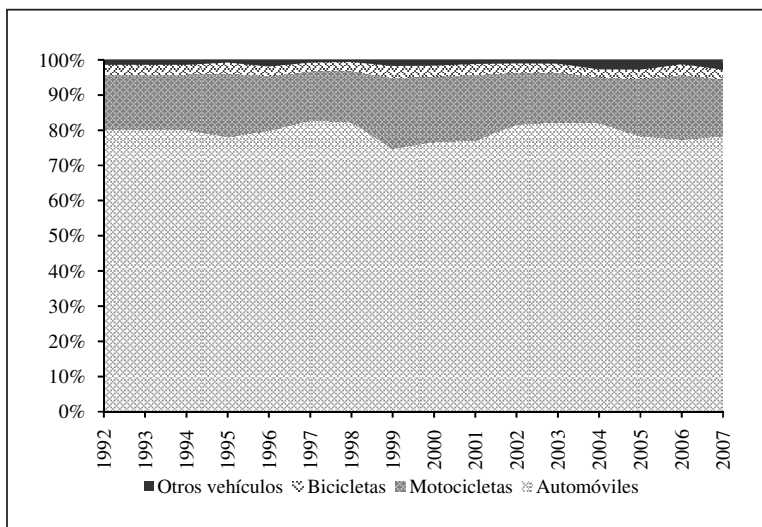
representar un 10,76% en 2000 cuando se encontraba 27,72% en 1993. Sin embargo su recuperación ha sido igualmente significativa pues en 2007 la compra de vehículos representa un 28,52% del total del sector.

De acuerdo con la gráfica 2 se observa que cuando aumenta la compra de vehículos, aumenta el gasto en equipos y cae el servicio de transporte prestado por terceros. Por lo tanto, se hace necesario ver cómo son los componentes de esa compra de vehículos entre 1992 y el 2007. El gráfico 3 muestra la participación de tres tipos de vehículos respecto al total, además se puede observar que más del 70% de los vehículos comprados pertenecen a automóviles de todo tipo, mientras que una gran parte del porcentaje restante corresponde a motocicletas. Puede observarse un aumento del parque de

motocicletas en los años de crisis y durante los años 2006 y 2007. No parece entonces haber un crecimiento exagerado de compra de motocicletas respecto a la compra de automóviles para el período de estudio.

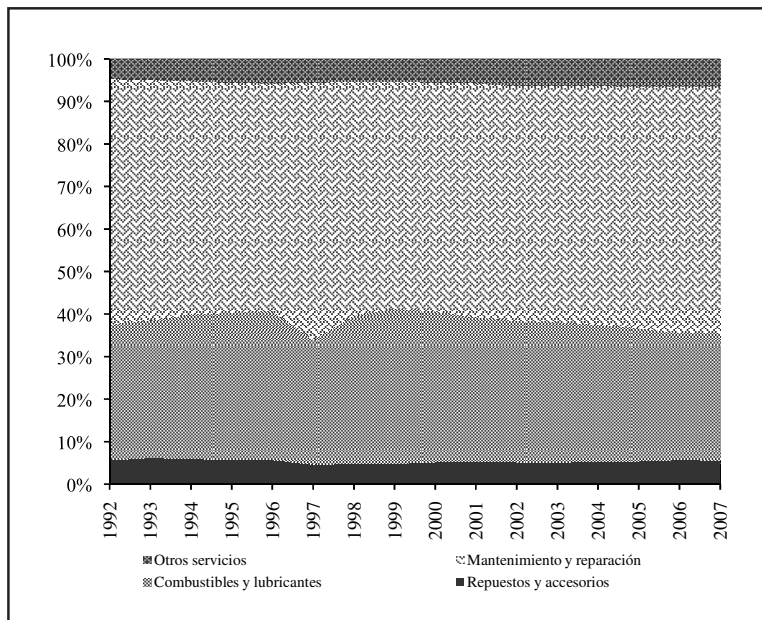
Otra subcuenta es el equipo personal de transporte (gráfico 4), la cual se compone de tres gastos: repuestos y accesorios, combustibles y lubricantes; y mantenimiento y reparación. Se observa que los gastos en mantenimiento y reparación concentran la mayor participación en el total de los gastos en equipos, seguida por los gastos combustibles y lubricantes. Esta composición respecto al total se mantiene en el tiempo con excepción de los años de crisis, donde el gasto en mantenimiento tuvo una mayor representación debido a la caída del gasto en combustibles.

Gráfico 3
Compra de vehículos, 1992-2007



Fuente: Cálculos de los autores con base en DANE.

Gráfico 4
Equipo personal de transporte, 1992-2007



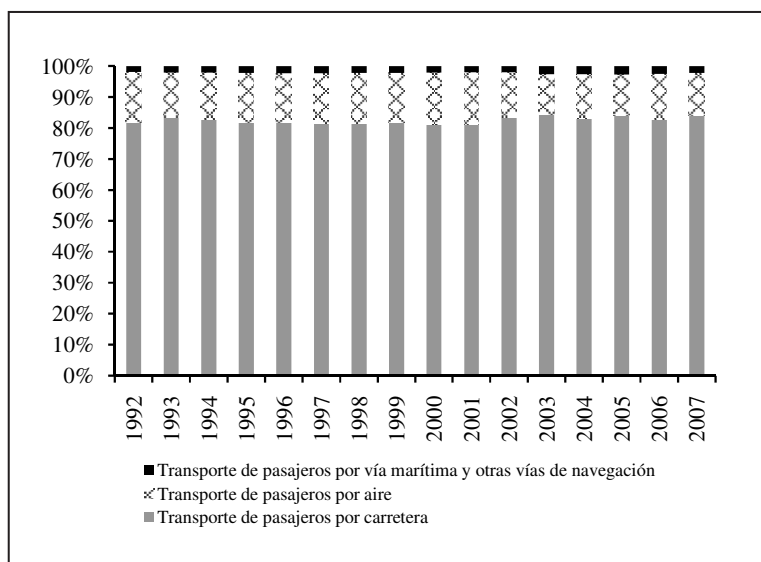
Fuente: Cálculos de los autores con base en DANE.

En lo que tiene que ver con los gastos que hacen los colombianos que no poseen vehículos se tiene que (gráfico 5): del total de los gastos en servicio de transporte más del 80% en promedio lo compone el gasto en transporte por carretera y cerca del 15% lo compone el gasto en transporte aéreo. El servicio de transporte por carretera es bastante representativo respecto, por ejemplo, a Estados Unidos donde el transporte aéreo es importante o respecto a Francia donde el transporte ferroviario es aún más importante. En el gráfico 5, también se puede ver que ni la crisis de 1998 tuvo un impacto en esta participación, ya que se esperaba que se redujera el transporte por aire y aumentara por carretera.

C. El enfoque del ingreso o del producto

Desde el enfoque del ingreso el DANE elabora una cuenta nacional que se llama “Transporte, almacenamiento y comunicaciones”, obedeciendo a lineamientos internacionales de la CEPAL. Esta subcuenta se compone de cinco subcuentas que registran los ingresos netos de las empresas involucradas en cada tipo de transporte: servicios de transporte terrestre, servicios de transporte por vía aérea, servicios de transporte por vía acuática, servicios de correo y, finalmente, servicios complementarios y auxiliares del transporte. Estos cinco componentes permiten calcular el PIB transporte (valor agregado del sector), generado por los empresarios que explotan los servicios de transporte.

Gráfico 5
Servicios de transporte, 1992-2007



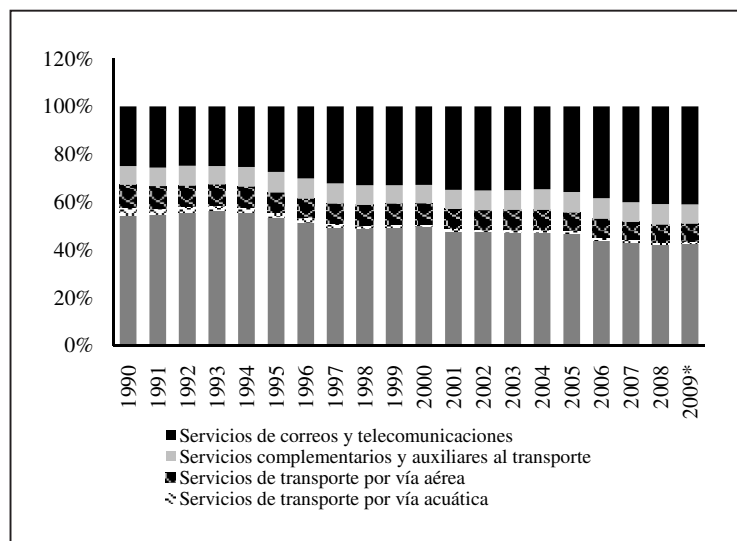
Fuente: Cálculos de los autores con base en DANE.

En el gráfico 6, cada barra constituye el total del valor creado por los diferentes servicios de transporte. Este gráfico muestra que si bien la mayor participación la ha tenido el servicio de transporte terrestre, esta misma ha ido cayendo paulatinamente entre 1990 y 2009, al pasar del 55% en 1990 al 40% en 2009, es decir, una pérdida de participación de 15 puntos porcentuales en 19 años. Esta reducción en la participación pareciera estarla ganando los servicios de correo y telecomunicaciones, debido a la inversión que están ejecutando las empresas de telefonía móvil, en cumplimiento de sus metas de mejorar los servicios y captar un mayor número de usuarios (DNP, 2007).

El gráfico 7 permite hacer una comparación entre el crecimiento PIB transportes y el crecimiento del PIB total nacional (que incluye todos los sectores). Como es

el caso del consumo privado, se observa un comportamiento procíclico entre el PIB total y el PIB transporte. Además, es posible distinguir cuatro períodos. El período 1991-1997, caracterizado por el crecimiento positivo tanto para el sector transportes como para la economía colombiana. Sin embargo, la tasa de crecimiento de la economía está por encima de la tasa de crecimiento del sector de transportes. El siguiente período, 1998-2000, es representado por la recesión; la tasa de crecimiento de la economía fue negativa y mayor que la tasa negativa del transporte (contrario a lo mostrado en el enfoque del gasto). Para el período 2001-2007 se observa una recuperación en la cual el crecimiento del sector transporte es mayor al crecimiento de la economía nacional y finalmente para 2008 se presenta una fuerte caída tanto del PIB nacional como del PIB transportes.

Gráfico 6
Participación de los componentes del sector en el PIB transporte, 1990-2009*



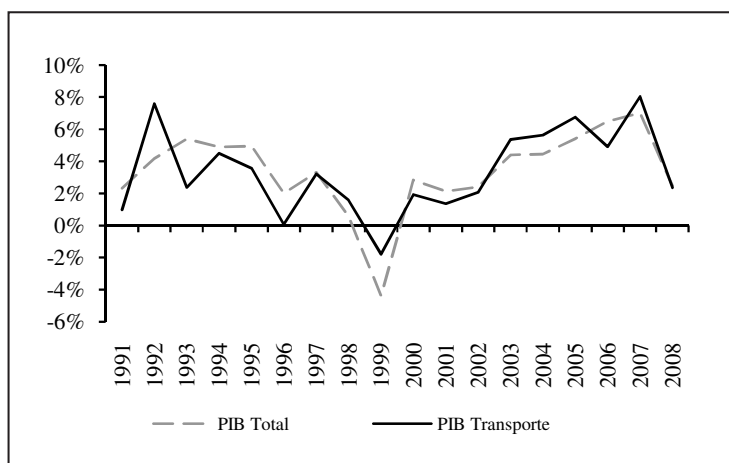
Fuente: Cálculos de los autores con base en DANE.

Nota: (*) proyectado.

El gráfico 8 muestra la participación del PIB transporte en el PIB de la economía colombiana. En un primer período comprendido

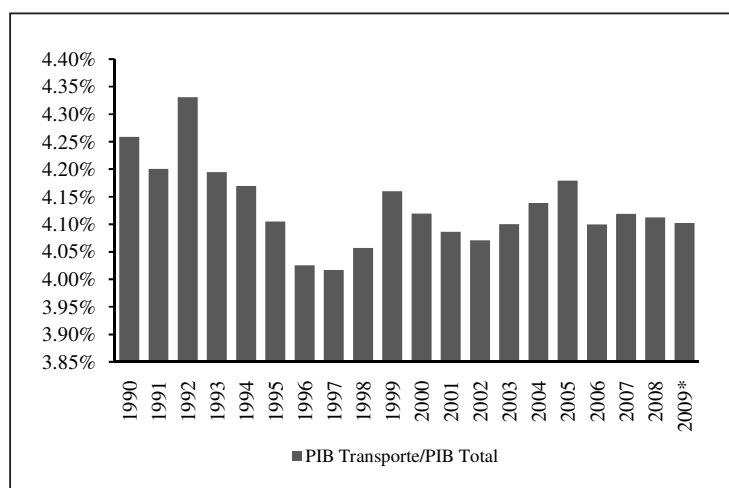
entre 1992 y 1997, la participación del transporte en el PIB nacional viene cayendo desde un 4,33% en 1992 hasta un 4,02%

Gráfico 7
Crecimiento del PIB transporte vs crecimiento del PIB total, 1991-2008



Fuente: Cálculos de los autores con base en DANE y Ministerio de Transporte.

Gráfico 8
Participación del PIB transporte en el PIB total, 1990-2009*



Fuente: Cálculos de los autores con base en DANE y Ministerio de Transporte.

Nota: (*) proyectado.

en 1997, lo que puede representar una caída de aproximadamente 450 mil millones de pesos en cinco años. Un segundo período está caracterizado por una recuperación muy lenta a partir de 1998 y hasta 2009, alcanzando su máxima participación en 2005 con 4,18%, pero todavía lejos del 4,33% de 1992.

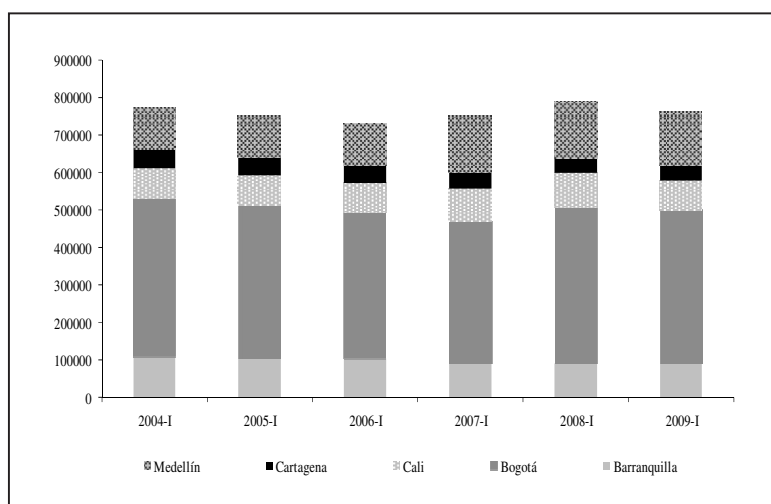
II. Transporte público urbano

Uno de los aspectos relevantes de la transformación reciente del sector de transporte tiene que ver con la nueva organización del transporte urbano de pasajeros. La fuente utilizada para el análisis de este subsector es la encuesta trimestral de transporte urbano de pasajeros. Los resultados más interesantes de esta encuesta se centran en tres variables principales: el número de pasajeros transportados, el número de

vehículos afiliados al sistema de transporte y la distribución del parque automotor con transporte masivo de pasajeros. Para el análisis del total de pasajeros transportados se realizan dos indicadores.

El primero es el total de pasajeros por cada una de cinco ciudades representativas del país (Bogotá, Medellín, Cali, Cartagena y Barranquilla), adoptando como punto de comparación únicamente el primer trimestre de los años comprendidos entre 2004 y 2009. El gráfico 9 muestra la desproporción de Bogotá respecto al resto de las ciudades (más de 400 millones de pasajeros) y el crecimiento de Medellín al pasar de un promedio de 100 millones de pasajeros a casi 150 millones (de los cuales un 25% son transportados en el metro). Adicionalmente, se puede ver una leve disminución de pasajeros en Barranquilla y Cartagena.

Gráfico 9
Total de pasajeros transportados, 2004-2009



Fuente: DANE.

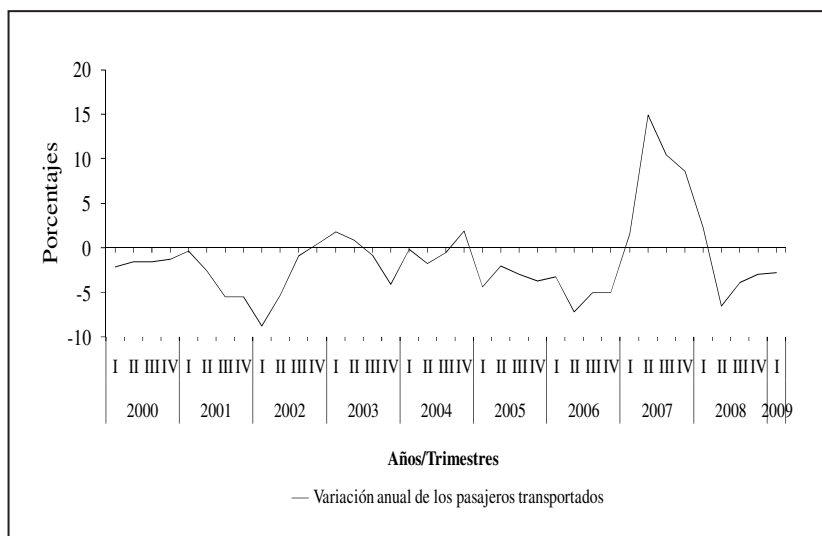
El segundo indicador es agregado y permite obtener una visión diferente del problema. En efecto, el gráfico 10 representa la variación de pasajeros transportados comparando entre trimestres de cada año. En éste se pueden observar tres caídas importantes del número de pasajeros urbanos transportados en el país: en el 2002-II respecto al 2001-II; en 2006-II respecto al 2005-II y en 2008-II respecto a 2007-II. Sin embargo, resulta significativo un aumento de los pasajeros transportados en 2007-II de 14 % respecto al mismo período de 2006.

El mayor número de pasajeros transportados en 2007 se refleja igualmente en el aumento de vehículos. En efecto, el gráfico 11 muestra el promedio mensual nacional de vehículos afiliados a los sistemas de transporte urbano. Se observa allí un aumento de los vehículos afiliados

en el cuarto trimestre de 2007 respecto al mismo trimestre de 2006, equivalente a más de 2000 vehículos, al pasar de un promedio de 48.317 vehículos a 50.633. La reducción posterior de 2008 es de 1.413 vehículos. Esta caída puede ser una de las consecuencia de la puesta en marcha de los medios de transporte urbano masivo en las ciudades más pobladas del país, ya que esto implica una reorganización de los servicios de transporte complementarios.

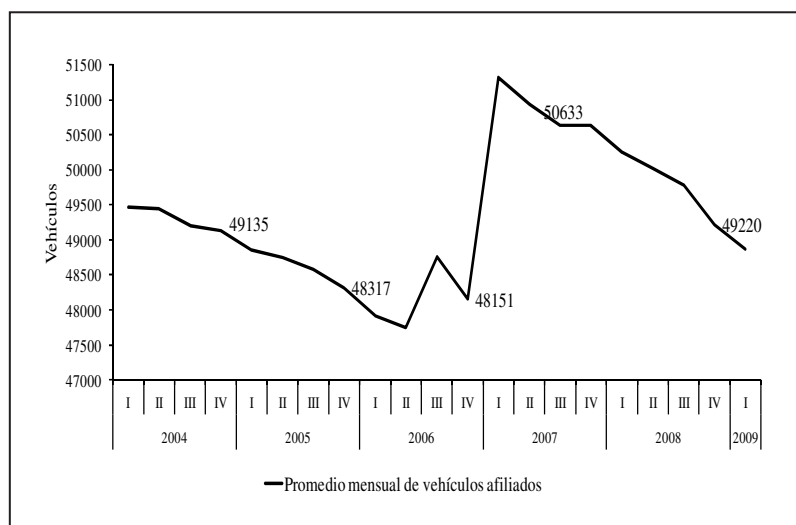
Otro indicador interesante es la distribución del parque automotor de transporte público para la ciudades con sistemas masivos de transporte. Este indicador permite establecer una comparación entre entre el número de pasajeros transportados y el tipo de vehículo en el que lo hacen. Para Bogotá y durante los tres primeros meses de 2009, el promedio mensual de vehículos

Gráfico 10
Variación anual de los pasajeros transportados total nacional, 2000-2009



Fuente: DANE

Gráfico 11
Promedio mensual de vehículos afiliados total nacional, 2004-2009



Fuente: DANE

en servicio es de 19.796, transportando 406 millones de pasajeros, de los cuales el 25,5% se desplaza en Transmilenio mientras que 31,3% lo sigue haciendo en la buseta corriente. Sin embargo, para los próximos años se espera integrar todo el transporte público de Bogotá en un Sistema Integrado de Transporte Público (SITP), a través, de procesos licitatorios en los que se escogerá un grupo de empresas transportadoras que operarán el sistema. Se pretende entonces organizar el servicio de transporte limitando a los transportadores a recoger a los pasajeros en estaciones definidas y a realizar las rutas con una frecuencia vigilada, para así eliminar algunos corredores viales y con esto disminuir la congestión vehicular (Secretaría de Movilidad. Bogotá, 2009).

En cuanto a Pereira, el promedio mensual de vehículos registrados en servicio durante el primer trimestre de 2009 es de 791 vehículos, los cuales transportan aproximadamente 21 millones de pasajeros, la mayoría en buseta corriente (74,9%), mientras que la proporción restante la ocupa el Megabus. La implementación de este sistema ha permitido la reducción de dióxido de carbono en 90 toneladas y ha generado alrededor de 5.000 empleos directos en la ciudad. Además, este sistema cuenta con 3 rutas troncales, 51 buses articulados, 27 rutas alimentadoras con 82 buses alimentadores, 37 estaciones y 2 intercambiadores. Sin embargo, el Megabús pareciera estar en competencia con el transporte tradicional debido a que realizan paradas simultáneas con buses urbanos (*El Tiempo*, 2009).

Tabla 1
Distribución del parque automotor y de pasajeros en el área metropolitana de Bogotá (I trimestre de 2009)

Tipo de Vehículo	Promedio mensual de vehículos afiliados	% Vehículos	Total pasajeros transportados (Miles)	% Pasajeros
Área metropolitana de Bogotá	19.796	100	406.564	100
Alimentadores	438	2,2	52.874	
Troncal Transmilenio	1.080	5,5	103.515	25,5
Bus Corriente	6.599	33,3	127.271	31,3
Buseta Corriente	4.509	22,8	81.794	20,1
Buseta Ejecutiva	526	2,7	6.877	1,7
Buseta Superejecutiva	68	0,3	457	0,1
Microbús-Colectivo	6.577	33,2	86.650	21,3

Fuente: DANE.

Nota: Se incluyen pasajeros transportados en buses alimentadores pero no se suman en el total porque son registrados globalmente por Transmilenio.

Tabla 2
Distribución del parque automotor y de pasajeros en el área metropolitana de Pereira (I trimestre de 2009)

Tipo de vehículo	Promedio mensual de vehículos afiliados	% Vehículos	Total pasajeros transportados (Miles)	% Pasajeros
Área metropolitana de Pereira	791	100	21.045	100
Alimentadores	87	11	3.404	
Troncal Megabús	51	6,4	5.275	21,1
Buseta Corriente	653	82,6	15.710	74,9

Fuente: DANE.

Nota: Se incluyen pasajeros transportados en buses alimentadores pero no se suman en el total, porque son registrados globalmente por Megabús.

La situación en Medellín es la siguiente. La ciudad cuenta con 5.616 vehículos en promedio que transportaron 143 millones de pasajeros en el primer trimestre de 2009. La mayoría de estos pasajeros lo hicieron en el bus corriente (38,3%) y un 25,6% lo

hizo en el Metro. Está pendiente a la fecha la puesta en servicio del Metroplús, cuyas obras físicas alcanzan un 90%, pero aún quedan pendientes las licitaciones para su operación (*El Tiempo*, 2009).

Tabla 3
Distribución del parque automotor y de pasajeros en el área metropolitana de Medellín (I trimestre de 2009)

Tipo de vehículo	Promedio mensual de vehículos afiliados	% Vehículos	Total pasajeros transportados (Miles)	% Pasajeros
Área metropolitana de Medellín	5.616	100	143530	100
Bus Corriente	2.713	48,3	55.039	38,3
Buseta Corriente	1.161	20,7	23.310	16,2
Buseta Ejecutiva	126	2,2	3.464	2,4
Microbús-Colectivo	1.490	26,5	24.954	17,4
Metro	126	2,2	36.763	25,6

Fuente: DANE

Para la ciudad de Cali se tiene que un total 79 millones de pasajeros se desplazaron en 4509 vehículos en promedio durante el primer trimestre del año. Un 51,5% lo hizo en el microbús-colectivo mientras que tan solo un 1,1% utilizó el servicio MIO. Es de anotar que este servicio solo entró en funcionamiento en marzo de 2009, razón por la cual esta cifra corresponde en realidad a ese mes y no al trimestre completo (*El Espectador*, 2009). Es igualmente interesante saber que si bien Cali y Medellín posee una población similar, Medellín posee casi el doble de pasajeros

que se transportan a través del servicio público. Una de las razones que justifican esta característica es que Medellín posee una buena movilidad, en especial la puesta en marcha del metro y del pico y placa, los cuales han descongestionado significativamente las vías de la ciudad.

Las cifras del transporte público urbano en su conjunto muestran la transformando de este sector en Colombia. Los cuatro sistemas en funcionamiento han obligado a reorganizar el transporte urbano tanto público como privado. En los próximos años

Tabla 4
Distribución del parque automotor y de pasajeros en el área metropolitana de Cali (I Trimestre de 2009)

Tipo de vehículo	Promedio mensual de vehículos afiliados	% Vehículos	Total pasajeros transportados (Miles)	% Pasajeros
Área metropolitana de Cali	4509	100	79110	100
Alimentadores	58	1,3	143	
Troncal MIO	76	1,7	851	1,1
Bus Corriente	311	6,9	2449	3,1
Bus Ejecutivo	588	13	9675	12,2
Buseta Corriente	123	2,7	1632	2,1
Buseta Ejecutiva	1146	25,4	23792	30,1
Microbús-Colectivo	2296	50,9	40711	51,5

Fuente: DANE

veremos una transformación mayor en este sentido pues se podrán en funcionamiento el Metroplús de Medellín, el Transmetro de Barranquilla, el Transcaribe de Cartagena la Metrolínea de Bucaramanga. Además, ya se encuentran aprobados recursos para Santa Marta y Pasto, sin olvidar la ampliación de Transmilenio y el metro para Bogotá.

III. Conclusiones

El crecimiento económico y el rápido crecimiento de la población colombiana ha llevado al sector de transporte a sufrir una importante transformación en los últimos cincuenta años, pasando del transporte marítimo y ferroviario a la consolidación del transporte por carretera y del transporte urbano masivo. El DANE, entidad encar-

gada de elaborar las cifras que muestran el desempeño de este sector, calcula dos tipos de indicadores: las cuentas nacionales de forma anual y otras cifras derivadas de la encuesta de transporte urbano de pasajeros de manera trimestral. El cálculo realizado en las cuentas nacionales hace posible analizar el sector por el enfoque del gasto (demanda de transporte) y por el enfoque ingreso (empresas que prestan los servicios).

En el período analizado (1993-2007) para el enfoque del gasto, se observa claramente algunos ciclos económicos, por tanto al comparar el crecimiento del sector transporte con el crecimiento del consumo privado se puede concluir que estos tienen un comportamiento procíclico, pero no en la misma magnitud, ya que cuando la economía colombiana se encuentra en

un buen momento, el gasto en transporte tiende a crecer más respecto al consumo privado total, pero cuando la economía está en crisis, el sector transporte retrocede más que el consumo privado. En cuanto a las subcuentas estudiadas para este enfoque, en el último quinquenio la compra de vehículos ha aumentado su participación en el sector, caracterizado principalmente por los automóviles y las motos; el gasto en equipo personal de transporte ha sido representado en su mayoría por combustible y lubricantes; y los servicios de transporte se han caracterizado en alrededor del 80% por el servicio de transporte terrestre.

El sector transporte se viene recuperándose luego de la crisis registrada entre 1998 y 2000. Sin embargo, esta recuperación no parece tener el mismo dinamismo registrado en años anteriores se observa la participación del sector de transportes en el PIB nacional. En lo que se refiere al PIB transporte, es evidente una variación entre el 4% y el 4,4% en el período de estudio y su comportamiento fue procíclico respecto al PIB nacional.

Respecto al transporte público urbano, se puede concluir que Bogotá tiene el problema más grave en cuanto a movilidad puesto que si se suma la cantidad de pasajeros transportados en Medellín, Barranquilla, Cali y Cartagena, este valor no sería superior a la cantidad de pasajeros transportados en Bogotá. Adicionalmente, las cifras muestran una transformación importante en este sector. En efecto, el crecimiento de la población urbana está llevando a las autoridades a implementar servicios de transporte masivo y a proveer nuevas adecuaciones a nivel de infraestructura, mejorando la calidad de vida de los habitantes. Sin embargo, se observa que estos servicios masivos no transportan ni siquiera la mitad de los pasajeros, por ejemplo, en Bogotá sólo se desplaza en transmilenio el 25,5% de los pasajeros, en el Megabús de Pereira el 21,1% y en el Metro de Medellín el 25,6%. Es posible además creer que los servicios masivos están en competencia con el transporte tradicional y que no existe aún la complementariedad deseada.

Referencias bibliográficas

COLOMBIA, DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE ESTADÍSTICA –DANE– (2009). Cuentas Nacionales. [en línea], disponible en: http://www.dane.gov.co/index.php?option=com_content&task=category§ionid=33&id=57&Itemid=239, recuperado: 10 de julio de 2009.

_____. “Comercio y servicios. Transporte urbano automotor de pasajeros” [en línea], disponible en: http://www.dane.gov.co/index.php?option=com_content&task=category§ionid=15&id=55&Itemid=237, recuperado: 10 de julio de 2009.

COLOMBIA, DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN –DNP– (2007). “Balance macroeconómico, presupuesto y plan financiero para 2008”. Documento CONPES, No. 3482. [en línea], disponible en: [http://www.dnp.gov.co/archivos/documentos/Subdireccion_Conpes/3482\(Definitivo\).pdf](http://www.dnp.gov.co/archivos/documentos/Subdireccion_Conpes/3482(Definitivo).pdf), recuperado: 26 de julio de 2009.

- EL TIEMPO (2009). “Megabús cumplió tres años de funcionamiento en Pereira” [en línea], disponible en: http://www.eltiempo.com/colombia/ejecafetero/ARTICULO-WEB-PLANTILLA_NOTA_INTERIOR-5939367.html, recuperado: 26 de Agosto de 2009.
- EL TIEMPO (2009). “¿Por qué aún no arranca el “trasmilenio” paisa” [en línea], disponible en: http://www.eltiempo.com/colombia/antioquia/por-que-aun-no-arranca-el-transmilenio-paisa_5801867-1, recuperado: 6 de Agosto de 2009.
- EL ESPECTADOR (marzo 2009). “El MIO, ya una realidad para los caleños” [en línea], disponible en: <http://www.elespectador.com/noticias/nacional/articulo122744-el-mio-ya-una-realidad-los-calenos>, recuperado: 6 de mayo de 2009.
- MEGABÚS (2009). “Boletín Especial Tercer Aniversario Megabús. Noticias” [en línea], disponible en : <http://www.megabus.gov.co/?p=528>, recuperado: 26 de Agosto de 2009.
- COLOMBIA, MINISTERIO DE TRANSPORTE (2009). Anuario estadístico. [en línea], disponible en: <http://www.mintransporte.gov.co/Servicios/Estadisticas/home.htm>, recuperado: 10 de Julio de 2009.
- COLOMBIA, SECRETARÍA DE MOVILIDAD (2009). “El transporte público en Bogotá se divide en dos”. Noticias [en línea], disponible en: http://www.movilidadbogota.gov.co/contenido.asp?plantilla=1&pag_id=1867&pub_id=968&cat_id=61, recuperado: 30 de septiembre de 2009.