

UN ANÁLISIS DESDE LA DEMANDA POR TRANSPORTE DE CARGA



FICHA TÉCNICA

Investigación, desarrollo y ejecución:

Juan Pablo Fernández, director de estudios económicos de Fedetranscarga.

Revisión, diseño y publicación:

Stephany Jaimes, directora de comunicaciones de Fedetranscarga.

Revisión y Autorización:

Arnulfo Cuervo Aguilera, presidente de Fedetranscarga.

#GIROECONÓMICO 1

Primera edición de #GiroEconómico, una publicación de Fedetranscarga, elaborada por el departamento de Estudios Económicos, en donde se realiza un análisis de la demanda actual del transporte de carga en el marco de un contexto económico global y nacional.

I – ESTANCAMIENTO Y RECUPERACIÓN: UN CONTEXTO RETADOR

En la medida que avanza el 2024, las proyecciones sobre el crecimiento económico global y nacional han mejorado con cautela. Entre enero y julio, el FMI elevó la proyección de variación del PIB global en 2024 de 3,1% a 3,2%. Por su parte, el equipo técnico del Banco de la República en los informes de Política Monetaria de enero y octubre pasó de una estimación de 0,8% a 1,6% –un punto porcentual o cien puntos básicos más– para el PIB nacional.

La proyección nacional, aunque está distanciado del crecimiento promedio 2006-2023 (3,7%), supera al cambio poblacional para 2024 (0,92%) y compensa la caída del ingreso por habitante del 2023 (-0,42%). Sin embargo, en el plano internacional y nacional persisten retos por afrontar para acelerar los índices de la economía y ampliar la capacidad de generación de riqueza.

Ilustración 1.



Fuente: Banco de la República

[1] Documento elaborado por el economista Juan Pablo Fernández M. Director de Estudios Económicos de Fedetranscarga.

De acuerdo con la directora del FMI, Kritalina Georgieva, el crecimiento mundial proyectado de 3%, “es casi un punto porcentual menos que en las décadas anteriores a la Pandemia” ([Nueva York, sep.22.2024](#)). Aunque la FED y el Banco Central Europeo han iniciado el recorte de tasas de interés, los balances de las entidades (que miden qué tantos dólares y euros están inyectando a la economía) mantienen la tendencia hacia la reducción, indicando que el ciclo global del capital continúa en fase restrictiva.

El PIB en Estados Unidos, la Eurozona y China se mantiene por debajo de la tendencia 2016-2019 (BBVA Research Colombia, 2024). Menor crecimiento que pone presión a la sostenibilidad del endeudamiento público y privado (350% del PIB global) y ralentiza la recuperación del comercio global de bienes, que después de la caída de la Pandemia ha subido especialmente por efecto precio –en volumen en 2023 bajó -0,6%– (OMC). También persisten riesgos de cadena globales de valor, incertidumbre comercial y geopolítica. La estabilidad y la seguridad son fundamentales para el desarrollo de los negocios del transporte.

Los brotes verdes en la actividad económica colombiana son efecto de una menor tasa de interés – en términos reales sigue alta por la política monetaria contractiva–, la reducción de la inflación, el gasto público y el comportamiento del mercado laboral junto con la política de salarios, situaciones que, de consolidarse la recuperación, a paso lento aliviarán el balance de hogares y empresas en lo que resta de 2024 y en 2025.

Persisten retos en el frente externo, fiscal, ahorro e inversión y en la superación definitiva del estancamiento. El bajón de la economía, iniciado en el segundo semestre de 2022, redujo el déficit externo (desde -6% del PIB en 2022 a -1,6% del PIB en el II trimestre de 2024), sin embargo, la Posición de Inversión Internacional (activos del país en el extranjero menos pasivos con el resto del mundo) al cierre del primer semestre fue -US\$187.677 millones (-46,4% del PIB), mostrando como Colombia tiene una posición neta negativa en las relaciones económicas internacionales, lo que la hace necesitar de la inversión extranjera para cerrar la brecha entre el ahorro y la inversión.

En materia fiscal el déficit continúa alto y la caída en el recaudo, el cual disminuyó 9,7% en los primeros ocho meses de 2024 (Corficolombiana, 2024, pág. 3) pone límite en el cumplimiento de las

restricciones de la regla fiscal impactando el costo de la deuda e impidiendo cumplir el principio del multiplicador del presupuesto balanceado, que significa que los impuestos están sacando más recursos a los agentes de los devueltos vía gasto público.

El riesgo regla fiscal –que también recibe presiones de la reducción de los términos de intercambio (ver ilustración 1) y de las perspectivas energéticas excesivamente apretadas– y otras incertidumbres han empujado por encima del 10% la tasa de los TES a diez y más años.

El mayor déficit en las finanzas públicas financiado con alzas impositivas, especialmente a las ganancias empresariales (en las cuentas nacionales se miden el Excedente Bruto de Explotación), han revertido la caída en la tasa de desempleo -entre el déficit fiscal y la tasa de desempleo existe una correlación alta-. Por su parte, el ahorro nacional que ha vuelto a crecer como proporción del PIB (I trimestre de 2024=14,4%), necesita cambiar la tendencia de decrecimiento que trae desde 2011, cuando llegó al 19,7% del PIB mientras en 2023 bajó al 11,3% del PIB. Un prerequisite para ampliar la inversión, que continúa 27% por debajo del 2019, elevar la capacidad de crecer de la economía y mejorar efectos de la inversión extranjera -más allá de los vínculos económicos intrafirma-, la cual está financiado el déficit de la cuenta corriente.

Navegar bajo este marco de macroeconomía de estancamiento-recuperación y de crecimiento global menor al de un lustro atrás, implica revisar las conexiones de la microeconomía transportadora con los sectores que jalonan la demanda por el servicio intermedio. El precio (P) y las cantidades de viajes (Q) se concretan en estrategias comerciales apegadas a la realidad, pero sin ignorar que están determinados por factores exógenos a la unidad productiva transportadora. El P se crea en la demanda y lo administra la oferta (se adapta). El Q es externo, depende de la macroeconomía, el tamaño de la economía y de los comportamientos sectoriales.

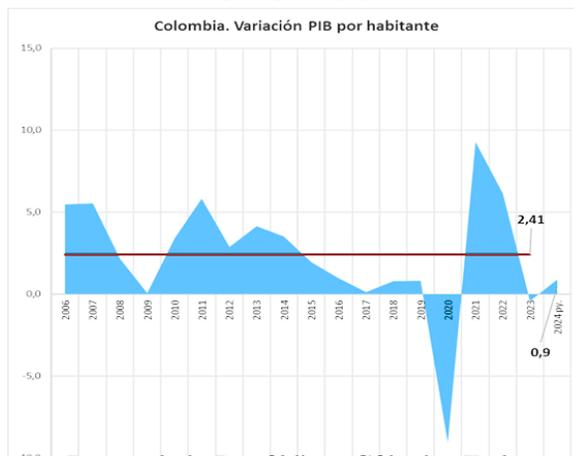
II - LA DEMANDA POR TRANSPORTE: UNA APROXIMACIÓN A TRAVÉS DE LA ACTIVIDAD ECONÓMICA

La demanda por transporte es de “carácter derivado”. “Se viaja con el objetivo de realizar una actividad localizada en el espacio y en el tiempo.” Y como el transporte “actúa como input o servicio intermedio para otras actividades económicas, su demanda se ve afectada por un conjunto amplio de factores.” La demanda agregada por el transporte de carga depende del tamaño de la población, el volumen y la evolución de la actividad económica, la geografía, el acumulado histórico y cultural y las políticas de transporte (De Rus, Campos, & Nombela, 2002, pág. 152).

La generación de carga y su dinámica en el tiempo obedece a variables externas al sector transporte como el PIB y la producción total nacional y departamental de acuerdo con “zonas de transportes, y su descomposición según componentes de la demanda (consumos intermedios y finales, formación bruta de capital, exportaciones e importaciones), y según ramas de la producción.” (EPYPSA y Ministerio de Transporte, 2011, pág. 3)

Avanzar en el entendimiento de los motores de la demanda por transporte de carga es fundamental para comprender mejor sus componentes, así como para que el operador, el propietario individual de vehículos de carga y las empresas de transporte de carga, accedan a la mayor información disponible posible para hacer más acertada la toma de decisiones en medio de un ambiente de incertidumbre alta.

Ilustración 2.

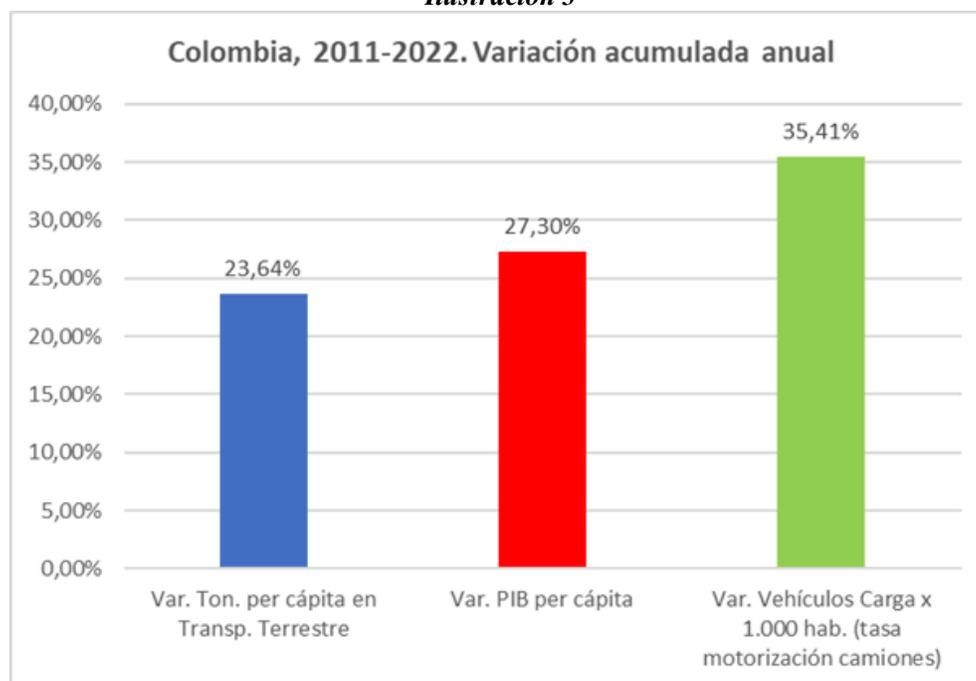


Fuente: Banco de la República. Cálculos Fedetranscarga

La demanda por el transporte puede analizarse usando como insumo a la matriz insumo producto del DANE y como marco general la situación de estancamiento a la que entró la economía colombiana con posterioridad a la caída de los precios del petróleo en 2015, y a la que volvió después de la Pandemia (ver ilustración 2), proceso que ha empujado hacia la sobreoferta a la capacidad de carga en el mercado del transporte terrestre de mercancías.

Para el período 2016-2024 (ene.-ago.) las toneladas por viaje de carga terrestre se redujeron en -17,5%, expresión de que en el país la tasa de motorización de vehículos de carga (camiones y tractocamiones) ha aumentado a una velocidad superior a las toneladas producidas y comercializadas por habitante y al PIB per cápita (ver ilustración 3). Este proceso amplió un fenómeno que es propio del transporte: los viajes vacíos, el cual se fundamenta en razones de origen-localización de la oferta y destino-ubicación de la demanda, en el desarrollo de relaciones comerciales y en el crecimiento económico.

Ilustración 3



Fuente: Ministerio de Transporte y Banco de la República. Cálculos Fedetranscarga

Para ilustrarlo veamos el caso de las importaciones de crudo de China. Al día, desde Oriente Medio a esa nación son exportados 6 millones de barriles de crudo, transporte hecho en busques especializados. Esos buques salen cargados desde Golfo Pérsico hasta el Mar de China, pero al regresar lo hacen vacíos por no tener carga al retornar.

En Colombia, para ver otra motivación, los puertos atraen más viajes por importaciones que por exportaciones. En los puertos de Buenaventura y de Barranquilla por cada tonelada exportada movilizada en transporte carretero son importadas (datos enero-marzo de 2024) 13,66 toneladas y 24,1 toneladas, respectivamente. Estos puntos geográficos atraen viajes, fundamentalmente, para internar mercancías al mercado colombiano.

Las relaciones económicas del transporte terrestre y por tuberías se concentran en 73% (ver tabla 1) en los sectores agropecuario y agroindustrial, minero petrolero, constructor y comercial (DANE, matriz insumo producto 2019).

La matriz del DANE recoge la información de transporte terrestre de carga y pasajeros y por tuberías, y aunque no discrimina entre carga, pasajeros y los servicios prestados por tubería, es una aproximación adecuada para analizar la estructura general de demanda por el servicio intermedio de transporte de carga por carretera.

Tabla 1

DANE, Matriz Insumo Producto (2019): relaciones (input) transporte terrestre y por tuberías con otras actividades	
Sector/actividad	Consumo intermedio
Agropecuario	4,62%
Minería e hidrocarburos	22,35%
Agroindustria-Industria	6,27%
Industria	16,13%
Construcción	5,84%
Comercio	17,74%
Servicios públicos	6,73%
Transporte	7,85%
Otras actividades	12,47%
Total	100,00%

Fuente: DANE, Cuentas Nacionales Matriz Insumo Producto 2019.

Nuestra tesis es que el precio del flete (valor definido entre el generador de carga y la empresa de transporte de donde surge el valor a pagar al transportador) se forma principalmente en la demanda, en razón a la estructura oligopsónica del mercado de transporte de carga. Es decir, una demanda concentrada versus una oferta en competencia donde ningún propietario de vehículos ni empresa concentran más del 0,5% de los vehículos ni más del 5% del mercado, respectivamente.

Como expresión de una economía que entre 2015 y 2019 se estancó, y después de 2020-2022 (Crisis Pandémica) retornó a este estado en medio de la reducción en la capacidad nacional de ahorro e inversión, hay un excedente de capacidad transportada expresada en la caída recurrente en las toneladas y los galones por viaje, según datos del RNDC. Entre 2016 y 2023, estos indicadores se redujeron -13,2% y -4%, respectivamente.

El sobrante de capacidad instalada en el transporte de carga tiene origen, parcialmente, en la edad promedio del parque automotor, pero principalmente en la tendencia decreciente en las tasas de crecimiento del ingreso per cápita que se observan en la lenta evolución de las toneladas por habitante. Para 2016-2022, estas variaron 1,73%^[1] mientras la población total aumentó en 10,4%, seis veces más. Más que sobreoferta vehicular hay baja en la capacidad de producción nacional de carga.

La crisis de estancamiento es la sumatoria de resultados mixtos en el crecimiento económico. Desde el último trimestre de 2022 y el primero de 2023, mientras actividades como la administración pública, de servicios públicos domiciliarios (electricidad, gas natural y agua y saneamiento básico), y las artísticas y de entretenimiento, presentaron resultados por encima de la ratio poblacional, la industria manufacturera, el comercio, el sector minero petrolero y la construcción, han tenido entre dos y cinco trimestres de variaciones negativas.

[1] Para el cálculo de este indicador se emplearon las estadísticas de toneladas movilizadas dadas por el anuario estadístico Transporte en Cifras elaborado por el Ministerio de Transporte con la metodología usada hasta 2022 dividida por la población total (DANE, proyecciones). A partir de 2023, en el anuario solo publican estadísticas de toneladas movilizadas registradas en el RNDC y dejó de emplearse, ni siquiera con serie de empalme, la metodología anterior del DNP.

El resultado negativo en los sectores que representan el 39% del PIB es de especial impacto para el transporte de carga de mercancías por carretera porque la demanda actual y esperada se forma en función del crecimiento del ingreso por habitante, de la oferta de las actividades mencionadas, del gasto en construcción privada (76% del PIB de la construcción) y de la adquisición de maquinaria y equipo (53% de la inversión de la economía). En suma, la demanda de transporte depende del consumo y la inversión.

Por los encadenamientos hacia atrás y hacia adelante, el transporte y el almacenamiento es un sector clave al destacar como demandante y oferente de insumos intermedios y mover los índices de producción y de empleo (DANE, MIP 2019, multiplicadores de producción). Según la MIP el transporte tiene relaciones económicas con 68 de las 70 actividades medidas de forma agregada por el instrumento.

Con el presupuesto expuesto y usando como base la tesis de un mercado donde el precio se forma, principalmente, en la demanda del servicio intermedio, a continuación, se hace un estudio de los sectores jalonadores de la demanda por transporte de carga terrestre por carretera.

Agropecuario y agroindustrial

Tabla 2. Agropecuario: participación en las relaciones económicas del transporte

Sector	Agropecuario				
Código DANE	A0101	003	A0102	A02	A03
Actividad	Agricultura sin café	Café	Ganadería	Silvicultura y extracción de madera	Pesca y acuicultura
Part. Input total	2,39%	0,58%	1,27%	0,34%	0,04%

Fuente: DANE Cuentas Nacional, MIP 2019

Al segundo trimestre de 2024, el PIB agropecuario aumentó 10,2% (ene-jun.), que comparado con 2023 ha acelerado su crecimiento y supera la variación promedio 2010-2019 (3,2%). El resultado se explica por el comportamiento de leguminosas, el cultivo de café (9% del PIB agropecuario) y frutales[2], un resultado mixto porque el maíz, el arroz, la caña azucarera y la palma, actividades con alta competencia con importaciones, arrastran caídas en la producción (Investigaciones económicas Bancolombia, 2024).

La caficultura en el período enero-agosto comparado con 2023 elevó la producción en 17,4% (de 6,84 millones a 8,03 millones de sacos de 60 kg.), ubicándose en niveles similares a los de 2020 y por encima del promedio 2010-2024 (7,6 millones de sacos). En el mismo período las exportaciones, cuyo principal mercado es EE. UU. (42% de las ventas externas), en valor subieron en 12,7%, 4,2 puntos porcentuales menos que en volumen (16,9%), generando presiones de contención sobre costos como los del flete de transporte. Sube el Q, pero no en la misma proporción al P.

Los mayores índices de producción y el aumento del precio internacional han mejorado el ingreso cafetero. La tasa de cambio, que entre enero y julio presentó una leve devaluación (2,13%), no ha impactado como en otros años el ingreso, aunque la revaluación (período junio de 2022-julio de 2024: -20%) le ha quitado filo a los mayores precios internacionales por la escasez en la oferta de variedad robusta.

En la cañicultura, la producción de caña molida, la producción de azúcar, el consumo nacional aparente y las exportaciones acumulan dos años de caídas (período enero-julio). Comparado con 2023, las reducciones son de -5,84%, -10,46%, -4,61% y -16,16%, respectivamente.

Situación que ha presionado al alza las importaciones, que en promedio entre 2023 y 2024 crecieron en 36,8% (130 mil toneladas más al compararlas con 2022). Situación parcialmente compensada con el alza en las colocaciones de alcohol carburante en el mercado nacional y en menor medida por las melazas. El subsector enfrenta retos estructurales en aumento de costos de producción y en siembras recortadas por temas climáticos, productividades de las cepas y conflictos por el uso del suelo.

Respecto a la palma aceitera, el sector avanza en medio de un consumo aparente global que supera la oferta (82,61 millones de toneladas versus 81,75 millones de toneladas, ciclo 2023/2024), reduciendo los inventarios de 18,41% a 16,79% de la oferta y manteniendo al alza el precio internacional en las plazas de Rotterdam, Indonesia y Malasia.

[2] Septiembre de 2024, Corficolombiana. Agroindustria, informe trimestral de dinámica sectorial. <https://investigaciones.corfi.com/documents/38211/0/12-08-2024-Informe-de-dinamica-sectorial-Agro.pdf/d4086263-519a-9c59-9798-005ae816a8f4?t=1725635115282>

En el mercado nacional, mientras las importaciones (2023-2024, período enero-julio) de aceites y grasas vegetales y animales, en toneladas, bajan -10,77% (tendencia que completa 21 meses, desde noviembre de 2022 a julio de 2024), la producción tiene resultados mixtos. Entre marzo y julio de 2024, la producción nacional se comporta en negativo (tasas anuales de entre -0,85% y -3,45%), pero entre abril de 2023 y febrero de 2024 presentó crecimientos de entre 0,25% y 5,24%.

La producción interna (2024), que ronda los 1,7 millones de toneladas provenientes de 600 mil hectáreas aproximadamente, se ha ubicado en niveles inferiores a los de 2023 y 2022, cayendo en las zonas geográficas que concentran el 96% de la producción de aceite crudo de palma, sin embargo, “las perspectivas de neutralidad en relación con el Fenómeno El Niño y La Niña para los próximos meses, permiten prever mejores condiciones para la producción de aceite de palma para los siguientes períodos” del 2024 (FEDEPALMA, 2024 (agosto)). Ahora, la cosecha es mayor en el período enero-junio (52-60% de la producción anual) y no se vislumbra que este año se superen los niveles de 2023, sin embargo, las ventas están casi iguales a las de un año atrás.

Las actividades pecuarias, lideradas por la leche, carne vacuna, la avicultura y la porcicultura tienen desde 2010 resultados mixtos. Mientras la avicultura y la porcicultura avanzan en producción y consumo promedio por colombiano, la de leche aumentan a una velocidad inferior al de la población (8,55% versus 18,44%) y la de carne vacuna cae. Esta última, de 2010 a 2023, ha disminuido -7,8%, bajando el uso del transporte especializado en esta actividad y elevando los costos de búsqueda de viajes para el transportador en razón a que las actividades sustitutas geográficamente están en otras zonas.

A pesar de esta baja, en el primer semestre del año el sacrificio de ganado para consumo interno ascendió en 2,2%, sumando 33 mil cabezas de ganado más y compensando en 56% las cabezas dejadas de exportar en el mismo período.

Hay sustitución de consumo de carne de res por la de pollo y cerdo. El bajón en el consumo de leche expresa retos en materia de seguridad alimentaria entre la población.

Existen oportunidades para que, vía crecimientos en el consumo, la demanda por viajes de carga en estos sectores se amplíe. Se hace necesario revisar las políticas de consumo e incentivo a la producción porque en cada uno de los bienes cárnicos la capacidad de compra del salario mínimo, 2020-2023, ha caído (res: -25,8%; cerdo: -19,65%; pollo: 18,64%; y huevo: -26,94%).

La cadena láctea pesa el 12% del PIB agropecuario. Desde la demanda, el principal reto del sector es el menor consumo per cápita, que desde 2020 ha bajado 11 litros (de 151 a 140 litros en 2023) y es 30 litros inferior al recomendado por la OMS. Existen 400 mil unidades de producción distribuidas por todo el territorio nacional con Cundinamarca y Antioquia a la cabeza, departamentos que representan el 65% de la producción nacional.

Desde la oferta, la producción nacional crece por debajo de la población y el peso de las importaciones es creciente, hasta tal nivel que ya equivalen a dos enlechadas (excesos de producción cuando el régimen de lluvias aumenta como en tiempos de La Niña). El sector enfrenta desafíos de precios, competencia internacional, formalidad (50%) y consumo de la población.

La avicultura, una actividad altamente conectada con el comercio exterior de importación, según cifras del gremio del sector (FENAVI-FONAV, 2024) representa el 44,45% de la producción pecuaria y 23,7% de la agropecuaria. Entre 2010-2023, el crecimiento nominal de la producción de 4,3 veces. 67 de cada cien pesos de producción corresponden a pollo y 33 pesos a huevos. Al día demanda 7.821 camiones y tractocamiones (2023), 61% más que en 2010 cuando empleaba 4.868 vehículos. Es el principal demandante de importaciones de frijol soya, maíz amarillo, sorgo y torta de soya (8,64 millones de toneladas a 2023, 68% provenientes de EE. UU. y cuyos principales puntos de entrada son Buenaventura y Barranquilla).

Tabla 3. Agroindustria: participación en las relaciones económicas del transporte

Sector	Agroindustria-Industria								
Código DANE	023-024-025	026	027	028-032-035	029	030-031	033	034	036
Actividad	Procesamiento de carne	Aceites y grasas	Productos lácteos	Elaboración de productos de molinería y panadería	Productos de café	Azúcar y panela	Cacao, chocolate y confitería	Procesamiento de frutas, legumbres y verduras hacia enlatados y conservas	Bebidas y hielo y productos de tabaco
Part. Input total	0,81%	0,20%	0,48%	2,35%	0,16%	0,51%	0,08%	0,13%	1,56%

Fuente: DANE Cuentas Nacional, MIP 2019

En pollo como en huevos, a pesar de la reciente reducción en el consumo por habitante (2021-2023) por el encarecimiento relativo de estos bienes con lo que perdió capacidad adquisitiva al salario mínimo, la producción en toneladas es creciente en la última década. De 2010 a 2023, la oferta de huevo aumentó en 73% (584.981 a 1.011.864 toneladas) y la de pollo en 70,3% (1.066.943 a 1.817.130 toneladas). Este comportamiento es único en el sector agropecuario. En 2024, la tendencia se mantiene con un aumento en pollo de 1,52% (enero-agosto), sumando a la producción 17.680 toneladas, y en huevo de 6,86% (año completo), según proyección de Fenavi.

El subsector porcicultor ha continuado avanzando en productividad acumulando 98,4 kilogramos por cabeza (agosto 2024) versus 96,22 kilogramos por cabeza (agosto 2023). Desde 2011 la producción también ha crecido. A partir de la segunda mitad de 2022, la revaluación y la caída de precios internacionales de alimentos balanceados han favorecido hacia la baja los costos permitiendo la competencia con las crecientes importaciones (20% del consumo nacional). Y aunque el consumo per cápita se recupera sigue por debajo de 2019.

La demanda por productos alimenticios procesados, vinculados con la cadena agropecuaria nacional o con las importaciones, sigue con comportamientos negativos en razón al mayor peso en el gasto de algunos servicios como los arriendos (atados al aumento del salario mínimo). A junio, las ventas reales de cárnicos, chocolate y confitería, panadería, molinería y almidones, productos lácteos, y aceites vegetales, en términos reales, siguen en negativo en -3,7%, -9%, -9,8%, -2,1%, -5,2% y -10,8%, respectivamente (DANE).

Por su parte, las exportaciones agropecuarias y agroindustriales, que pesan más del 20% de las ventas externas del país, sumaron 5.589 millones de dólares, 8,1% más que en 2023. Estas actividades ocupan la segunda posición dentro de la canasta exportadora del país, después del petróleo y la minería (Investigaciones económicas Bancolombia, 2024).

Minería e Hidrocarburos

Tabla 4. Minería y petróleo: participación en las relaciones económicas del transporte

Sector	Minería y petróleo					
	Código DANE	17	018	019	020	021-022
Actividad		Carbón de piedra y lignito	Extracción de petróleo y gas natural	Minerales metalíferos	Otras minas y canteras	Actividades de apoyo para explotación de minas y canteras
Part. Input total		1,09%	20,42%	0,74%	0,01%	0,10%

Fuente: DANE Cuentas Nacional, MIP 2019

La producción minera y de hidrocarburos en relación con el transporte demanda especialmente servicios de oleoductos y poliductos y transporte ferroviario. La capacidad de los oleoductos colombianos es de 900 mil barriles día (Delvasto & Echeverría, 2021) que con la producción actual (750-800 mil barriles día) puede copar las necesidades, sin embargo, el uso de carrotanques es necesario “para movilizar el crudo en campos aislados y que no cuentan con una conexión directa al sistema de transporte nacional, o por circunstancias de carácter económico que hacen inviable expansiones del sistema actual” o también este empleo se puede dar cuando la capacidad de uso de oleoductos es baja lo cual eleva las tarifas de este medio viabilizando económicamente el transporte por carretera.

Tabla 5. Índice del PIB, período base=IV trimestre de 2019

Sector	Índice del PIB (Ivtrim. 2019 = 100)	Var. Índice II trim. 2019 - II trim. 2024
Explotación de minas y canteras	84,77	-13,82%
Extracción de carbón de piedra y lignito	57,57	-33,69%
Extracción de petróleo crudo y gas natural y actividades de apoyo para la extracción de petróleo y de gas natural	88,55	-12,84%
Extracción de minerales metalíferos	123,02	36,60%
Extracción de otras minas y canteras	74,37	-25,48%

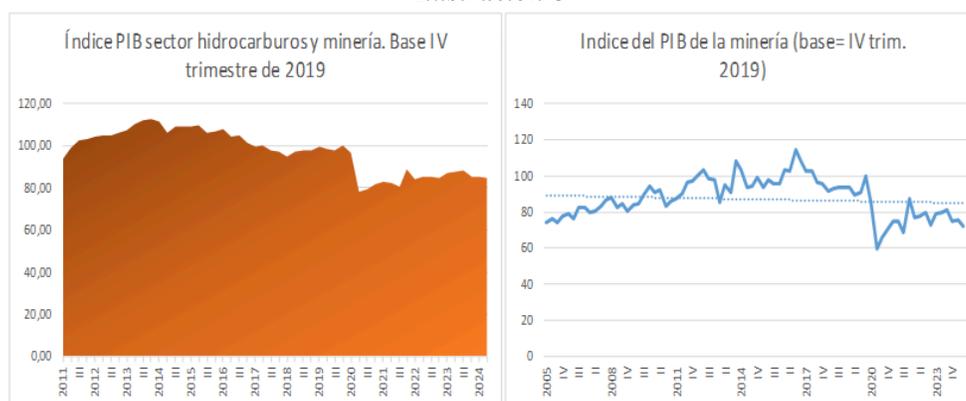
Fuente: DANE. CALCULOS FEDETRANSCARGA

Al segundo trimestre de 2024, el índice PIB del sector minero petrolero (base IV trimestre de 2019) es de 84,77, mostrando cómo la actividad sectorial ha caído en el semestre de 2024 (-3,3%) y está en niveles 13,82% inferiores al segundo trimestre de 2019. Comparada con 2019, al segundo trimestre de 2024 la evacuación de crudos por oleoductos se ha reducido en -3,3%. Y aunque el transporte de derivados subió en 10,3%, el volumen transportado es igual al de un lustro atrás. Según nuestro análisis, el uso de carrotanques en la industria petrolera, comparada con 2019, no ha variado o presentó una leve reducción en razón a optimizaciones operativas en Cenit.

En relación con la minería, salvo la extracción de minerales metalíferos, el PIB de la actividad ha caído, comparada con el segundo trimestre de 2019, en -19,3%, profundizando la tendencia negativa que tiene desde 2017. Sobre el uso del carbón, tanto térmico como coque, existen discusiones de tipo ambiental y diferentes proyecciones globales anuncian el estancamiento o la reducción del empleo del mineral para la generación de electricidad.

Este mineral, muy abundante en Colombia, aplicado para generar energía da firmeza y seguridad al sistema eléctrico, el cual está pasando por problemas de estrés por la estrechez entre la oferta y la demanda, asunto donde, posiciones como las del gremio Andeg, señalan la necesidad de mantener el empleo del mineral apoyándose en las innovaciones técnicas que vislumbran una reducción en el impacto de la quema de este. Lo cierto es que, tanto en los tres primeros meses de 2024 como en los actuales, las generadoras térmicas han permitido atender el consumo energético en hogares y el sector productivo sin entrar en apagones, como los que está viviendo Ecuador.

Ilustración 4



Fuente: DANE, cuentas nacionales. Cálculos Fedetrascarga

Industria manufacturera

“La industria tiene encadenamientos hacia atrás importantes con los sectores agropecuario, minero, comercio y transporte y alojamiento, en promedio, cada peso invertido en el sector industrial multiplica el valor de la producción en 1,22 veces. En el caso de los encadenamientos hacia adelante, en promedio, cada peso demandado por la economía se traduce en un aumento de 1,23 en el valor de la producción del sector industrial” (Investigaciones económicas Corficolombiana. 2024 (mayo)).

En mayo pasado, este centro de investigaciones, planteó -visión vigente- que “los industriales están experimentando una fuerte disminución en la confianza, tanto en el presente como en el futuro cercano, debido a las altas tasas de interés, la incertidumbre económica y política, la alta carga impositiva, entre otros.”

Tabla 6 Industria: participación en las relaciones económicas del transporte

Sector	Industria															
Código DANE	037	038	039	040	041	043-044	045-046	047	048	049	050-051	052	053-057	054	055	056
	Productos textiles	Confecciones	Curtiembre, calzado y demás productos de cuero	Fabricación de productos de madera y de corcho, excepto muebles; fabricación de artículos de certera y zapatería	Fabricación de papel, cartón y productos de papel y de cartón; actividades de impresión; producción de copias a partir de grabaciones originales (Copia a partir de un original en CD, DVD, Blu-ray)	Coque, refinación del petróleo y actividades de maza de carbón	Fabricación de sustancias y productos químicos	Fabricación de productos farmacéuticos, medicinales y botánicos de uso farmacéutico	Fabricación de productos de caucho y de plástico	Fabricación de otros productos metálicos	Fabricación de productos metalúrgicos básicos y productos de metal, excepto maquinaria y equipo	Fabricación de aparatos y equipo eléctrico; fabricación de productos informáticos, electrónicos y ópticos	Fabricación de maquinaria y equipo n.e.p.; instalaciones, mantenimiento y reparación de maquinaria y equipo	Fabricación de vehículos automotores, remolques y semirremolques; fabricación de otros tipos de equipo de transporte	Fabricación de muebles, colchones y somieres	Otras industrias manufactureras
Actividad																
Part. Input total	0,33%	1,25%	0,93%	0,13%	1,03%	1,68%	2,97%	1,03%	1,38%	3,47%	0,51%	0,19%	0,19%	0,49%	0,38%	0,15%

Fuente: DANE Cuentas Nacionales, MIP 2019

A la cabeza está la industria como la actividad donde el rojo pinta de forma predominante el comportamiento agregado y de los subsectores (ver tabla 7). Las proyecciones de diferentes analistas estiman que este año volverá a cerrar en rojo. La política monetaria y la fiscal (mayores impuestos) de enfoque restrictivo, junto con la confianza industrial negativa y la revaluación del peso frente al dólar (en menor medida) limitan el crecimiento y no le han permitido retornar al verde, a pesar de que en abril y julio presentó, por razones estacionales, comportamientos positivos.

A la cabeza está la industria como la actividad donde el rojo pinta de forma predominante el comportamiento agregado y de los subsectores (ver tabla 7). Las proyecciones de diferentes analistas estiman que este año volverá a cerrar en rojo. La política monetaria y la fiscal (mayores impuestos) de enfoque restrictivo, junto con la confianza industrial negativa y la revaluación del peso frente al dólar (en menor medida) limitan el crecimiento y no le han permitido retornar al verde, a pesar de que en abril y julio presentó, por razones estacionales, comportamientos positivos.

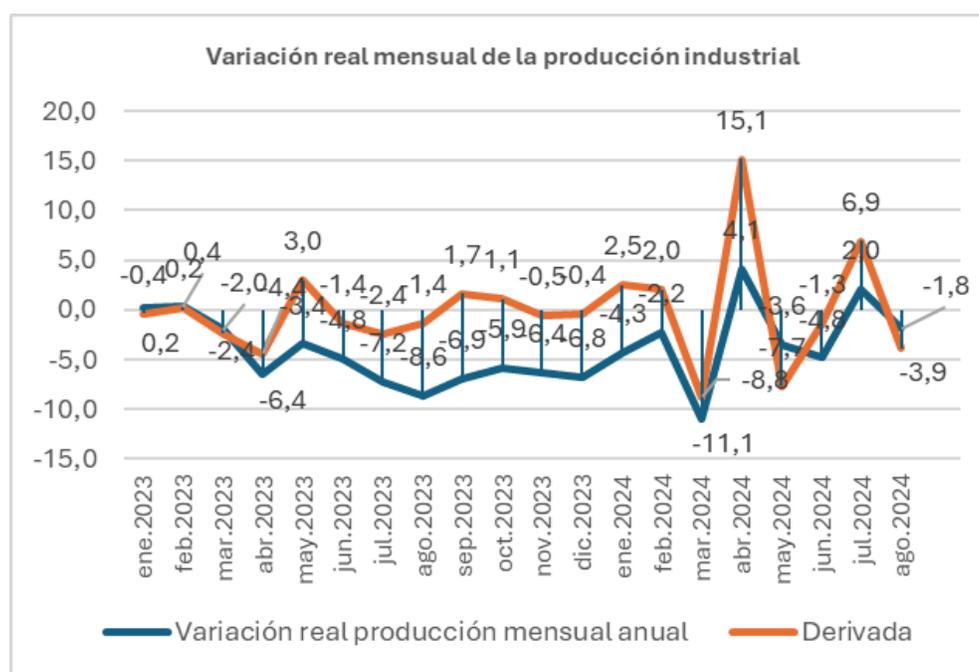
Tabla 7: Variación real producción mensual anual

Variación real producción mensual anual	ene. 2023	feb. 2023	mar. 2023	abr. 2023	may. 2023	jun. 2023	jul. 2023	ago. 2023	sep. 2023	oct. 2023	nov. 2023	dic. 2023	ene. 2024	feb. 2024	mar. 2024	abr. 2024	may. 2024	jun. 2024	jul. 2024	ago. 2024
Industria	0.2	0.4	-2.0	-6.4	-3.4	-4.8	-7.2	-8.6	-6.9	-5.9	-6.4	-6.8	-4.3	-2.2	-11.1	4.1	-3.6	-4.8	2.0	-1.8
Procesamiento y conservación de carne, pescado, crustáceos y moluscos	6.5	4.4	5.3	-0.8	5.2	3.4	-3.8	-9.4	-4.3	-3.4	-6.4	-5.8	-3.1	-3.9	-13.7	6.1	-4.5	-7.8	3.1	5.2
Elaboración de aceites y grasas de origen vegetal y animal	-5.7	-2.4	-10.1	-13.3	-11.2	-11.8	-4.4	-1.6	-9.4	-9.2	-10.8	-16.2	-15.3	-16.1	-22.5	4.7	-7.5	-9.3	-5.3	-11.9
Elaboración de productos lácteos	-8.8	-6.1	-5.4	-11.6	-2.3	-8.8	-6.9	-5.2	-7.4	-6.8	-6.9	-8.9	0.0	-4.1	-9.5	-3.3	-11.2	-9.2	-4.4	-1.1
Elaboración de productos de molinería, almidones y sus derivados	7.0	7.8	3.3	-1.0	-3.4	-0.1	-4.6	-8.6	0.0	-5.0	-7.7	-6.1	-3.2	-3.5	-12.5	11.2	-1.1	-8.1	1.8	5.7
Infra de café	0.3	-7.2	-18.8	-11.4	-21.0	-14.0	-7.7	-7.0	-31.1	-2.5	-5.6	-5.7	-13.8	-19.9	-20.2	5.9	6.2	6.8	12.1	2.0
Elaboración de azúcar y panela	-27.0	-4.8	-7.5	-1.8	-24.6	30.0	7.7	-1.8	-4.3	-19.7	-24.8	-4.4	-2.8	-9.4	-16.8	-25.1	-27.0	-11.3	-5.2	9.8
Elaboración de productos de panadería	10.4	6.1	6.0	-2.1	3.5	-1.9	-5.9	-7.0	-12.4	-9.4	-11.6	-16.1	-10.0	-10.0	-21.2	-0.1	-7.1	-12.9	-5.5	-10.0
Elaboración de cacao, chocolate y prod. de confitería	10.1	11.6	-4.0	-16.7	2.3	-2.5	-5.8	-3.4	0.2	-7.2	-9.7	-19.5	-16.1	-16.4	-23.4	16.0	-0.8	-9.2	2.4	-3.2
Elaboración de otros productos alimenticios n.c.p.	-2.7	-0.2	-4.0	-4.5	-11.2	-10.0	-14.6	-15.8	-12.5	-6.9	-10.8	-14.1	-1.1	-6.2	-19.1	-1.4	-13.7	-8.3	10.7	0.2
Elaboración de alimentos preparados para animales	6.5	5.1	-1.7	-6.8	-1.7	-5.5	-11.5	-9.9	-14.5	-13.2	-14.6	-17.3	-12.1	-12.5	-18.1	-4.3	-9.8	-11.5	-1.4	-3.1
Elaboración de bebidas	5.6	-0.4	-2.7	-7.4	3.4	5.4	5.8	3.0	10.0	8.0	3.1	-0.5	-1.1	2.7	-2.9	8.3	-1.8	0.8	-0.2	-1.0
Hilatura, tejeduría y acabado de productos textiles	-18.5	-11.3	-15.4	-28.7	-22.1	-18.5	-24.0	-22.3	-18.0	-16.1	-18.4	-20.0	-21.7	-9.7	-21.7	8.9	-3.5	-2.1	5.3	-3.3
Confección de prendas de vestir	7.1	0.5	-8.8	-12.1	-6.9	-18.6	-18.3	-22.7	-16.4	-12.2	-14.0	-15.0	-21.8	-0.5	-14.1	5.6	-7.9	-5.2	5.4	-2.2
Curtido y recurtido de cueros; recurtido y tejido de pieles	-39.8	-8.9	8.3	4.9	-8.4	2.1	-11.0	-16.1	-2.8	-19.7	-20.1	-29.6	9.1	-3.7	-16.2	-2.9	-16.1	-24.3	3.5	-5.1
Fabricación de artículos de viaje, bolsos de mano y artículos similares en cuero	-9.0	-40.8	-6.8	-21.0	-6.3	-18.8	-20.4	6.6	27.9	8.1	22.3	18.2	-0.7	15.2	-11.6	-15.5	-13.3	-18.7	-17.7	-19.7
Fabricación de calzado	-4.8	-11.7	0.3	-6.8	-6.6	-2.3	-7.9	-13.1	-12.8	-13.8	-10.4	-12.1	-5.6	-3.3	-18.2	14.1	-6.8	-9.6	-0.3	3.1
Transformación de la madera y sus productos	3.3	1.2	-2.8	-7.3	-15.9	-28.8	-20.0	-18.5	-7.4	-10.0	-15.2	-24.9	-15.7	-14.3	-20.8	-3.0	-2.5	4.5	-8.0	-12.1
Fabricación de papel, cartón, y sus productos	-7.1	-11.9	-11.1	-14.3	-15.1	-9.2	-8.5	-10.2	-9.2	-9.8	-10.1	-6.0	1.0	3.8	-3.3	5.9	2.6	0.8	2.5	-0.3
Actividades de impresión	15.1	-0.1	-4.5	-0.7	-0.5	-5.0	-5.6	-2.1	-9.2	-1.9	-1.4	-14.1	-9.0	4.0	-12.4	10.9	-0.5	-0.9	0.3	-2.9
Coque, refinación de petróleo, y mezcla de combustibles	16.9	24.3	13.5	8.6	9.1	8.5	10.4	0.8	2.3	4.0	19.0	6.0	0.0	-3.0	-3.7	-4.0	-1.1	-6.0	-5.0	-11.2
Fabricación de sustancias químicas básicas, y sus productos	-24.9	-16.5	-20.1	-18.9	-14.7	-25.6	-19.7	-22.1	-14.2	-15.5	-9.6	-2.7	-4.5	-8.7	-20.3	-4.8	-10.6	5.2	0.5	3.4
Fabricación de otros productos químicos	2.6	2.2	3.1	4.9	6.8	0.3	-14.9	-12.2	-9.8	-8.4	-6.3	-8.5	-7.3	-6.2	-11.1	-5.3	-12.0	-7.7	4.8	0.6
Fabricación de jabones y detergentes, perfumes y preparados de tocador	16.5	21.0	7.2	2.7	7.4	7.0	-0.2	-5.9	0.6	0.7	4.4	6.3	-4.3	9.3	-2.4	13.1	8.1	3.7	11.0	5.9
Fabricación de productos farmacéuticos, sustancias químicas medicinales	-13.9	-1.8	-1.8	-5.5	-3.4	-2.3	-8.7	0.6	-7.2	-5.6	-7.3	-7.7	22.8	12.1	-11.5	13.0	-5.6	-6.6	1.3	-15.2
Fabricación de productos de caucho	-5.4	-13.9	-11.6	-17.7	-17.4	-19.9	-32.5	-31.0	-33.7	-34.2	-40.3	-38.1	-30.1	-17.2	-31.9	-10.3	-18.2	-20.4	39.7	-5.5
Fabricación de productos de plástico	-6.9	-7.1	-7.7	-11.0	-10.2	-10.2	-8.5	-9.5	-4.9	0.2	-3.5	-3.3	-2.2	-0.9	-7.3	14.4	4.1	-1.5	5.7	-1.3
Fabricación de vidrio y productos de vidrio	11.6	11.4	22.1	12.7	3.7	-6.1	-3.7	-11.3	-14.9	-14.8	-15.6	-5.5	-0.2	-11.1	-19.1	-19.1	-7.9	-2.0	5.1	1.7
Fabricación de productos minerales no metálicos n.c.p.	2.3	-1.2	-2.5	-7.8	-4.7	-10.3	-7.2	-11.7	-10.1	-8.0	-10.6	-8.6	-11.5	-5.3	-17.4	-3.6	-12.5	-9.9	-7.0	-2.2
Industrias básicas de hierro y de acero	11.7	1.3	-7.9	-16.8	-7.1	-8.2	-30.5	-1.1	1.6	-6.8	-16.0	-13.7	-16.3	-4.2	9.6	16.0	23.3	-2.0	41.5	8.9
Industrias básicas de metales preciosos y no ferrosos	-35.8	-26.9	-19.4	-37.0	-28.2	-34.1	-28.5	-22.1	-23.6	-14.7	-16.2	-12.4	13.8	-11.8	-32.8	10.6	-1.6	-7.2	6.4	-8.9
Fabricación de productos elaborados de metal	-2.8	-5.0	-0.6	-12.4	-10.4	-12.6	-8.1	-7.4	-14.0	-8.2	-9.0	0.1	-7.4	-6.1	-20.3	9.1	0.3	-7.2	-0.3	-1.9
Fabricación de aparatos y equipo eléctrico	-6.7	-6.8	6.5	11.2	-1.4	-1.4	-14.1	-11.8	-6.3	0.0	1.9	5.9	2.6	16.2	-7.0	14.7	7.4	3.0	10.6	-1.7
Fabricación de maquinaria y equipo n.c.p.	6.2	0.4	6.6	0.5	2.2	0.0	5.3	9.1	3.8	2.5	5.8	3.1	3.3	2.4	-22.5	13.1	5.5	11.3	-2.4	-8.7
Fabricación de vehículos automotores y sus motores	43.8	-9.6	10.5	-29.9	-11.3	-31.3	-39.3	-54.5	-69.9	-67.7	-69.1	-72.5	-11.0	-32.5	-58.0	-30.9	60.8	-63.9	-50.0	-42.1
Fabricación de carrocerías para vehículos automotores, remolques	-16.9	45.8	-17.2	-2.1	-14.9	-13.0	10.7	-19.4	-18.4	-29.4	-19.4	-16.6	10.1	-34.9	6.4	-18.3	15.4	-23.5	-26.0	-11.4
Fabricación de partes, piezas (autopartes) y accesorios (lijos) para vehículos	-10.0	-1.8	12.0	1.2	-2.8	-13.0	-9.8	-27.9	-48.1	-38.4	-38.9	-31.8	3.8	-14.6	-40.9	-11.6	-26.6	-35.1	-25.6	-28.2
Fabricación de otros tipos de equipo de transporte	-14.8	-18.4	-11.2	-21.1	-18.7	-32.8	-26.7	-33.5	-21.5	-11.7	-10.4	-9.6	13.1	18.7	5.8	26.2	26.1	18.0	30.4	23.0
Fabricación de muebles, colchones y somieres	-7.5	-5.2	-7.4	-3.7	2.4	6.6	-10.5	-17.0	-13.1	-12.0	-12.0	-8.3	-10.2	-1.6	15.4	4.5	-18.7	-12.7	1.6	-5.1
Otros industrias manufactureras	7.9	7.1	6.5	-5.3	-8.5	-1.8	6.6	-6.4	0.5	-2.4	12.3	20.9	7.9	-2.0	-4.6	19.7	19.8	4.0	16.4	14.4

Fuente: DANE-EMMET

A agosto, en trece de los 38 subsector medidos por la EMMET del DANE, hubo crecimientos por encima de cero. El desplome de la inversión está dejando como principal afectada a esta actividad estratégica, que pesa alrededor del 12% del PIB, pero que por sus encadenamientos arrastra a alrededor de la tercera parte del valor agregado nacional. La caída de la inversión junto con la del ahorro nacional, diezman el uso de la capacidad instalada en la industria manufacturera y el crecimiento del sector y de toda la economía.

Ilustración 5



Fuente: DANE-EMMET. Cálculos Fedetranscarga

Es necesario, entre otras medidas, recuperar hacia el verde el crecimiento de las iniciaciones de vivienda, factor aún en negativo, el cual movería hacia adelante la producción de subsectores como el hierro y el acero (6% del PIB industrial y 0,7% del PIB total) y consolidaría el verde, más allá de los efectos causados por la reactivación de las obras públicas.

Asimismo, la reducción de las tasas de interés de parte del Banco de la República, aún muy prudente, abriría espacio para mayor consumo de bienes durables y semidurables, como electrodomésticos, muebles y ropa, que continúan con saldos rojos. La moderación en la inflación en servicios, en servicios públicos como la energía todavía alta y otros, le dará espacio al consumo de bienes fundamentales como los alimentos, con lo cual la demanda por el servicio de transporte en la industria saldría del avance lento, casi nulo, en el que se encuentra. De esta forma, tendría un impulso el PIB del sector transporte, que apenas empezó a mostrar (II trimestre de 2024) crecimientos menores.

En el corto plazo, es necesario superar factores como “la persistente incertidumbre en el mercado nacional ante las discusiones de las reformas económicas y la situación fiscal del país, así como el aumento de la inseguridad y el estancamiento en la demanda interna han limitado su crecimiento” (ANDI, Julio 2024). Esto en razón a que el PMI manufacturero, índice que coincide de actividad con información más actualizada, “anticipa un comportamiento de la industria que seguiría siendo débil” (Investigaciones económicas Banco Agrario, 2024).

Construcción

El sector construcción es fundamental para la economía colombiana. Encadena a más de 36 sectores productivos (representan 59% del total), y por cada peso invertido en la actividad, se generan entre 2 y 3 pesos en valor agregado (Investigaciones económicas Corficolombiana, Octubre 2024). Este impulso adquiere mayor relevancia después de la pronunciada caída de 2023.

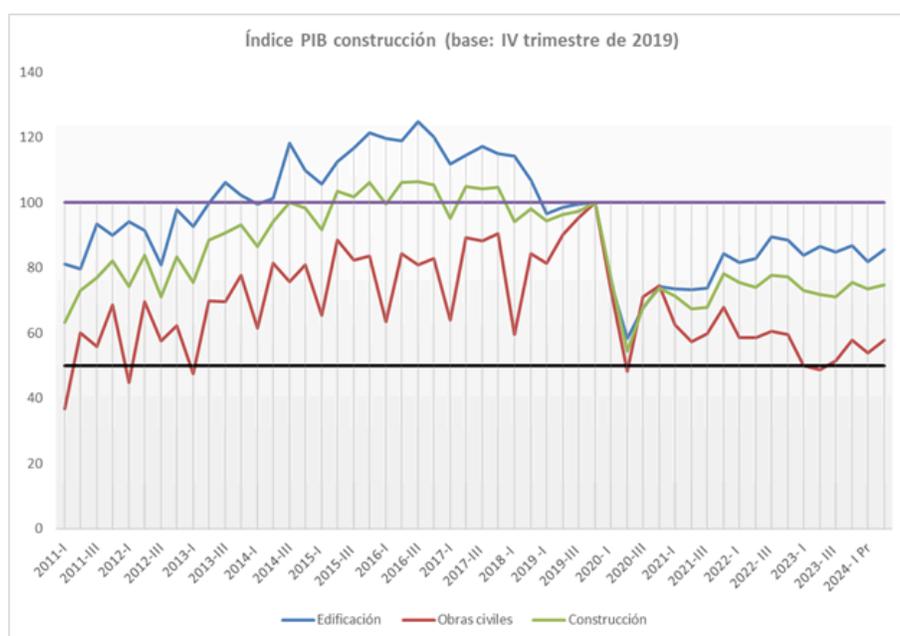
Tabla 8 Construcción: participación en las relaciones económicas del transporte

Sector	Construcción			
	Código DANE	067	068	069
		Construcción de edificaciones residenciales y no residenciales	Construcción de carreteras y vías de ferrocarril y de otras obras de ingeniería civil	Actividades especializadas para la construcción de edificaciones y obras de ingeniería civil
Actividad				
Part. Input total		1,84%	3,23%	0,77%

Fuente: DANE Cuentas Nacional, MIP 2019

El PIB general de la construcción continúa por debajo de niveles de prepandemia. Comparado con el IV trimestre de 2019, el valor agregado total del sector es -25,3% inferior, situación presente en todos los subsectores constructores. Las edificaciones y las obras civiles se ubican -14,5% y -42,2% por debajo del período base seleccionado y comparados con el III trimestre de 2016 (pico del PIB de la construcción), las reducciones son de -31,5% y -29,8%, respectivamente. Aquí se ve de nuevo la mano del estancamiento.

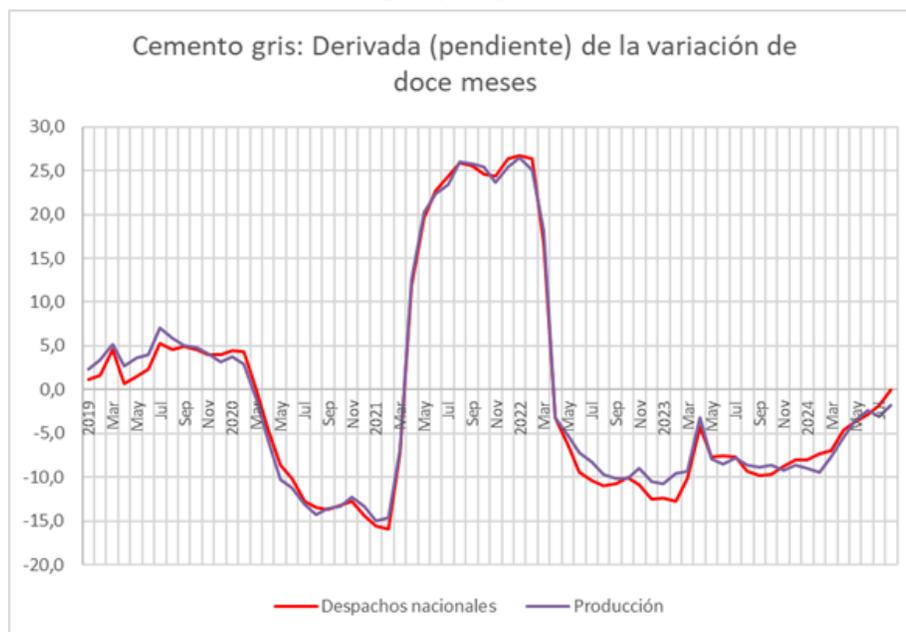
Ilustración 6



Fuente: DANE. Cálculos Fedetranscarga

La menor oferta de la construcción se ratifica en la producción de cemento gris, que en términos per cápita, comparando 2023 con 2015, ha caído en -3,4%. Respecto a 2019, el período enero-agosto, en el último trienio la producción es superior en término totales, pero manteniendo la tendencia negativa comparada con 2022 y el rendimiento en saldo rojo, aunque se observa reversión de la tendencia en un negativo persistente acercándose al cero (ver ilustración 7).

Ilustración 7



**La derivada mide la tasa de variación de una variable, es decir, representa la razón de cambio que indica lo rápido que crece o decrece una serie de variaciones en un punto específico. Sirve, entre otras, para revisar la tendencia de una variable.*

Fuente: DANE. Cálculos de Fedetranscarga

Ahora, aunque el desempeño de la actividad económica, medida en el PIB y el ISE, ha vuelto a la senda de crecimiento, “el PIB del sector constructor continúa cayendo por cuenta de la contracción del sector residencial y no residencial.” Actualmente, “se observa un cambio de tendencia que podría materializarse en un crecimiento positivo de las ventas de unidades nuevas en los próximos meses. Sin embargo, los índices de intención de compra y el saldo en las cuentas de ahorro especializadas para compra de vivienda aun no indican que esta recuperación vaya a ser necesariamente prolongada.” (Gamba & Sánchez, 2024) Este es el gran reto del sector constructor de edificaciones.

Los indicadores de cemento se reflejan en el censo de edificaciones, donde la tasa de decrecimiento del área censada continúa en variaciones anuales negativas (-1,1% al II trimestre de 2024).

Del lado de la calidad de la cartera del sector constructor residencial y no residencial “está estable” y desde la oferta segmentada “las empresas con baja y mediana participación que tienen dificultades para vender sus proyectos son aquellas que han aumentado en mayor medida su mora en los últimos dos años.” (Gamba & Sánchez, 2024).



Fuente: Camacol

Hay reactivación en las ventas de vivienda y los desembolsos de crédito, pero las iniciaciones de vivienda siguen en negativo (ver ilustración 8). Este indicador sirve como anticipación para industriales y transportadores sobre cómo la construcción jalonará la demanda por estos dos sectores. La sumatoria de subsidios regionales entregados por alcaldías y gobernaciones, junto con el ajuste que necesita el monto destinado para subsidios en el Presupuesto General de la Nación en 2025, son estratégicos para potenciar las débiles señales de recuperación del sector constructor.

Comercio

Tabla 9 Comercio: participación en las relaciones económicas del transporte

Sector	Comercio	
	070	071
Código DANE		
Actividad	Comercio al por mayor y al por menor	Mantenimiento y reparación de vehículos automotores y motocicletas
Part. Input total	17,41%	0,33%

Fuente: DANE Cuentas Nacional, MIP 2019

El comercio representa el 17,3% del PIB nacional, y jalona el 17,41% de la demanda del transporte. El sector, acumulado a agosto (año corrido enero-agosto), en el frente minorista (45,3% de las ventas totales del comercio) bajó en -0,8%, producto de los resultados negativos dados entre enero y mayo. Pero al comparar agosto de 2024 con agosto de 2023, las ventas reales aumentaron 5,2%, movidas principalmente por las colocaciones en el mercado de equipos de informática para el hogar y uso personal, vehículos y motocicletas y los electrodomésticos y muebles para el hogar.

De acuerdo con Fedesarrollo, el Índice de Confianza del Consumidor continúa negativo a septiembre (-16), terreno en donde se encuentra desde agosto de 2018 con una tendencia que busca salir de ahí sin lograrlo aún. Esto es reflejo de la recuperación de las ventas comerciales, donde tanto año corrido como mensual han vuelto a crecer con perspectiva positiva, lo que se ha expresado en la mejora del Índice de Confianza Comercial.

Tabla 10 Variación real mensual anual de las ventas del comercio minorista

Variación real mensual anual ventas	ene.2023	feb.2023	mar.2023	abr.2023	may.2023	jun.2023	jul.2023	ago.2023	sep.2023	oct.2023	nov.2023	dic.2023	ene.2024	feb.2024	mar.2024	abr.2024	may.2024	jun.2024	jul.2024	ago.2024
Total comercio minorista y vehículos ¹	12	01	-71	-69	-51	-119	-82	-100	-93	-110	-34	-47	-39	-18	-56	-16	-17	15	16	52
Total comercio minorista sin vehículos automotores ni motocicletas ²	28	-08	-63	-30	-18	-88	-32	-52	-36	-59	-31	-30	-31	07	-39	-18	-22	02	-06	44
Total comercio minorista sin combustibles ³	07	14	-83	-72	-66	-145	-98	-114	-106	-134	-37	-49	-37	-52	-27	-13	-27	27	17	60
Total comercio minorista sin combustibles ni vehículos ⁴	28	06	-76	-21	-27	-111	-37	-55	-35	-75	-32	-28	-41	-11	-28	-33	-17	11	-11	52
1. Alimentos (viveres en general)	03	01	-24	-05	-26	-02	-05	-14	06	-35	-13	01	-26	19	35	-53	-09	23	-38	22
2. Bebidas no alcohólicas	97	116	126	146	169	244	102	103	143	33	57	124	83	63	132	06	-42	-46	-78	-13
3. Bebidas alcohólicas, cigarrillos y productos de tabaco	128	211	83	61	105	120	32	10	-08	-103	-78	-18	07	50	91	-126	-14	-28	-92	17
4. Prendas de vestir y textiles	101	-24	-101	-56	-52	-99	-28	-90	-62	-123	-31	-44	-167	-120	-100	-176	-117	-96	-165	-78
5. Calzado, artículos de cuero y sucedáneos del cuero	140	04	-68	05	-16	-72	-24	-95	-92	-152	-05	-05	-34	-59	-52	-110	-34	-03	-70	15
6. Productos farmacéuticos y medicinales	-17,1	-10	-09	-25	-25	-82	-74	-37	-52	-35	-58	-44	11	-15	-75	-39	-37	-15	-01	-05
7. Productos de aseo personal, cosméticos y perfumería	7,1	76	56	51	14	62	42	22	67	-04	37	31	30	57	68	09	42	55	-18	67
8. Electrodomésticos, muebles para el hogar	-34	-49	-313	-103	04	-378	44	-18	-25	-22	68	-01	58	78	72	98	-08	59	55	146
9. Artículos y utensilios de uso doméstico	111	20	35	75	30	06	13	-06	-11	-80	17	25	-37	65	32	-54	11	33	-27	82
10. Productos para el aseo del hogar	-103	-86	-94	-51	-87	-45	-46	-27	12	-44	-04	13	10	65	68	18	47	76	04	59
11. Equipo de informática y telecomunicaciones para uso personal o doméstico	3,1	70	-189	-02	-86	-378	-140	-167	-110	-135	-66	-74	-77	-132	-109	-16	56	133	128	356
12. Equipo y aparatos de sonido y video (televisores)	101	78	-375	99	55	-471	130	32	53	-91	-03	-08	03	50	24	12	150	276	231	236
13. Libros, papelería, periódicos, revistas y útiles escolares	155	22	-06	38	-81	-63	-71	-135	-214	-168	-162	-87	-92	-62	-71	05	08	13	-11	41
14. Artículos de ferretería, vidrios y pinturas	-19	-97	-152	-173	-122	-201	-180	-120	-129	-153	-132	-82	-85	-75	-176	15	-87	-61	07	-26
15. Otras mercancías para uso personal o doméstico, no especificadas anteriormente	5,5	08	-1,1	-1,1	-23	-90	-101	-137	-70	-118	-64	-96	-43	03	-35	-35	-15	24	33	102
16. Repuestos, partes, accesorios y lubricantes para vehículos principalmente de consumo de los hogares	8,4	-05	-06	-63	-31	-43	-108	-110	-100	-97	-82	-87	-107	-53	-188	17	-70	-77	28	-16
17. Combustibles para vehículos automotores	30	-50	-22	-55	13	-08	-14	-42	-39	-09	-25	-38	03	66	-73	29	-36	-27	12	20
18. Vehículos automotores y motocicletas principalmente de uso de los hogares**	-73	-40	-143	-262	-193	-166	-320	-298	-258	-283	23	-59	-77	-76	-159	53	-57	60	207	102
19. Otros vehículos automotores y motocicletas***	-59	142	-65	-216	-182	-366	-281	-295	-352	-346	-128	-237	-85	-187	-130	-64	73	141	90	88

Por su parte, el comercio mayorista (45,7% del comercio), mantiene el crecimiento positivo en sus márgenes, exceptuando lo relacionado con la maquinaria y equipos, expresión del retroceso de la inversión. Estas dos actividades están ligadas al comportamiento del consumo y la inversión, que, en primer término, ha empezado a aumentar a tasas superiores a las de la población, y, en segundo lugar, a pesar de permanecer lejos de los niveles de 2019, ha comenzado a recuperarse, pero necesita de la movilización de otros factores macro (confianza, tasas de interés e inversión) para acelerar el crecimiento.

III – CIERRE

El transporte de carga por carretera tiene grandes retos. El cambio de tendencia en la variación del PIB le conviene. Pero es necesario que actividades como la industria, la minería y los hidrocarburos, el comercio y la construcción de edificaciones retornen de manera permanente al positivo.

Esto es fundamental para elevar la productividad del capital transportador y cerrar la brecha de toneladas terrestre por camión creada después de 2014. Entre 2015 y 2022, la diferencia pasó de 64 a 94 toneladas, y sigue por debajo de 2019 (ver ilustración 9).

Ilustración 9



Fuente: Ministerio de Transporte. Cálculos Fedetranscarga

El cierre de esta diferencia vía mayor crecimiento económico general, y con el mejoramiento de los subsectores que presentan menores comportamientos en el agro, la industria y la construcción, beneficiaría a los transportadores de todos los tamaños. Acelerar la reducción de la tasa de interés real y llevar al positivo los índices de Confianza al Consumidor, Confianza Comercial y de Confianza Industrial, serán más demanda al transporte y darán fuerza a los programas de reposición y modernización vehicular.

Las inversiones públicas en zonas geográficas de menor desarrollo relativo podrían abrir mercado a quienes posean vehículos con edades superiores a siete años, donde existe la posibilidad de encontrar nuevas fronteras de mejora en el modelo de la unidad productiva aplicando, teniendo presente las diferencias, el modelo de modernización de las volquetas e incentivando el mercado interno del usado con fines de entrada de vehículos nuevos.

La evolución de la economía está en un proceso de transición en el crecimiento, sin embargo, “la información de indicadores adelantados y a tiempo real, en el balance, sugiere que la economía en 4T24 estaría perdiendo impulso frente a los crecimientos de los trimestres previos” (Investigaciones económicas Banco Agrario, 2024).

Existen riesgos internos y externos junto con comportamientos mixtos en los sectores que atraen viajes para mover mercancías. El transporte por carretera necesita que se mejoren los índices de seguridad pues la actividad es en extremo sensible a los eventos en este frente. Las perspectivas energéticas advertidas por los gremios del sector necesitan ser escuchadas y atendidas. Cualquier faltante de energía es menor demanda por transporte y da señales contrarias a la renovación del parque automotor de carga.

De acelerarse la senda de aumento del PIB, y mejorar la oferta de los sectores que concentran la demanda del servicio de transporte de carga, el volumen de viajes volvería a subir. Las proyecciones indican un cierre de año con tendencias diferentes a las del final del pasado y la primera mitad del presente. Sin embargo, esas expectativas necesitan de materialización de ciertos requisitos para ser cumplidas, entre ellos, recuperar la confianza entre los agentes de la inversión con el fin de acelerar el monto de las toneladas y los galones transportados por viaje y elevar la remuneración, bajo el entendido de que los choques de costos deben aplicarse acorde con el ciclo económico y con lo acordado en acta firmada el pasado cinco de septiembre.

Bogotá, octubre de 2024

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Delvasto & Echeverría. (2021). Estudio acerca de la metodología para fijación de tarifas de transporte de crudo por oleductos. Bogotá: Ministerio de Minas y Energía.
- ANDI. (Julio 2024). Encuesta de opinión industrial conjunta. Bogotá: ANDI.
- ANIF. (Oct.08.2024). Ahorro de los hogares: una nueva óptica. Bogotá: Comentario económico .
- Corficolombiana. (2024). Efectos fiscales de la caída del recaudo tributario. Bogotá: Corficolombiana.
- De Rus, G., Campos, J., & Nombela, G. (2002). Economía del transporte. Barcelona: Antoni Bosh Editor.
- EPYPSA y Ministerio de Transporte. (2011). Demanda de transporte a nivel nacional (generación/atracción). Producto 4. Plan estratégico intermodal de infraestructura de transporte. Bogotá: Ministerio de Transporte.
- FEDEPALMA. (2024 (agosto)). Boletín estadístico y económico mensual del sector palmero. Bogotá: FEDEPALMA.
- FENAVI-FONAV. (2024). Avicultura en cifras 2024. Bogotá: FENAVI.
- Gamba, C., & Sánchez, C. (2024). Análisis de la cartera y del mercado inmobiliario en Colombia. Bogotá: Informes especiales de Estabilidad Financiera, Banco de la República.
- Investigaciones económicas Banco Agrario. (2024). Coyuntura económica, la espera hace el placer. Bogotá: Banco Agrario.
- Investigaciones económicas Bancolombia. (2024 (abril)). Panorama sector palma de aceite. Medellín: Bancolombia.
- Investigaciones económicas Bancolombia. (2024). Radiografía trimestral del Sector Agropecuario Colombiano. Medellín: Grupo Bancolombia.
- Investigaciones económicas Corficolombiana. (2024 (mayo)). Radiografía de la recesión de la industria colombiana. Bogotá: Corficolombiana.
- Investigaciones económicas Corficolombiana. (Octubre 2024). Vivienda: reactivación incipiente y retos hacia la sostenibilidad. Bogotá: Corficolombiana.