



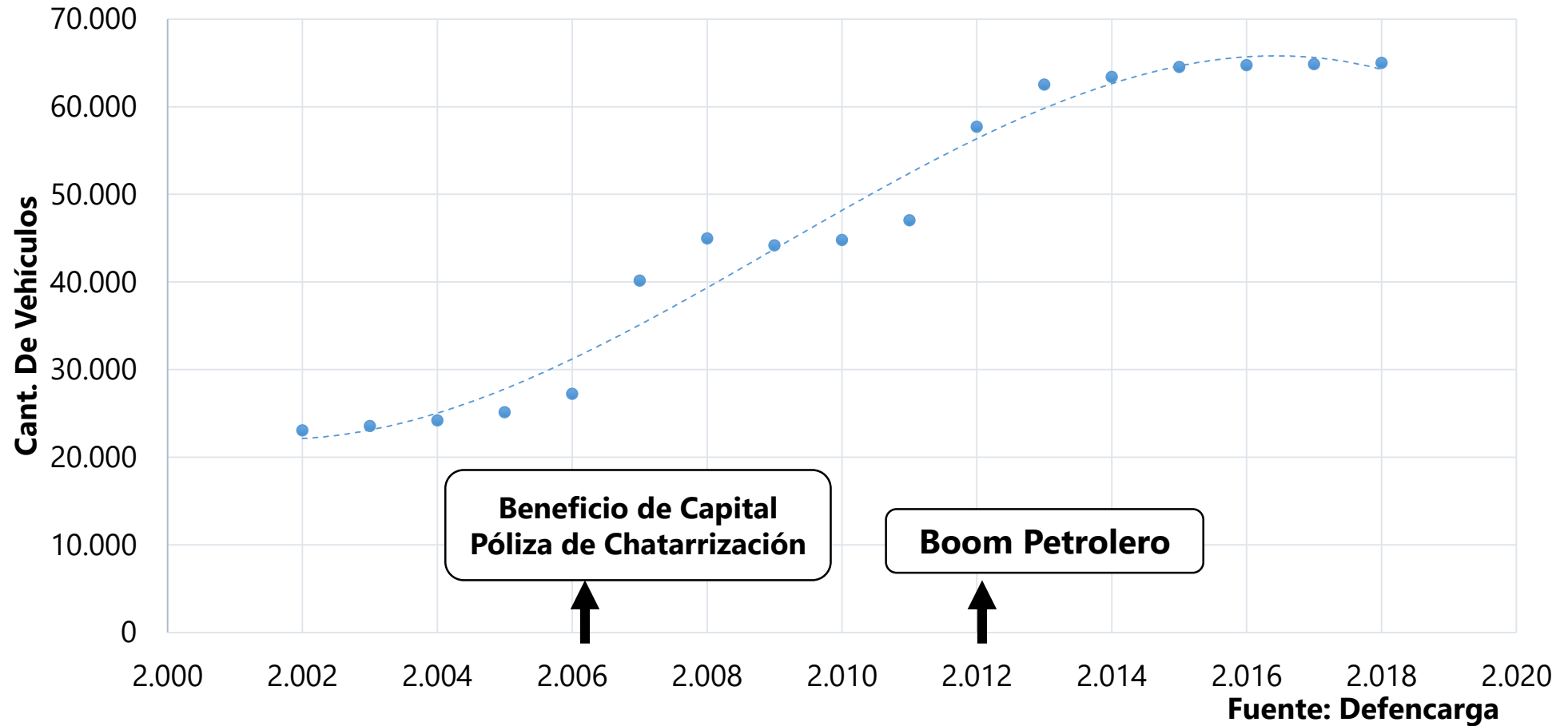


Análisis Macro-Económico Sector Transporte en Colombia

20 de Septiembre de 2018

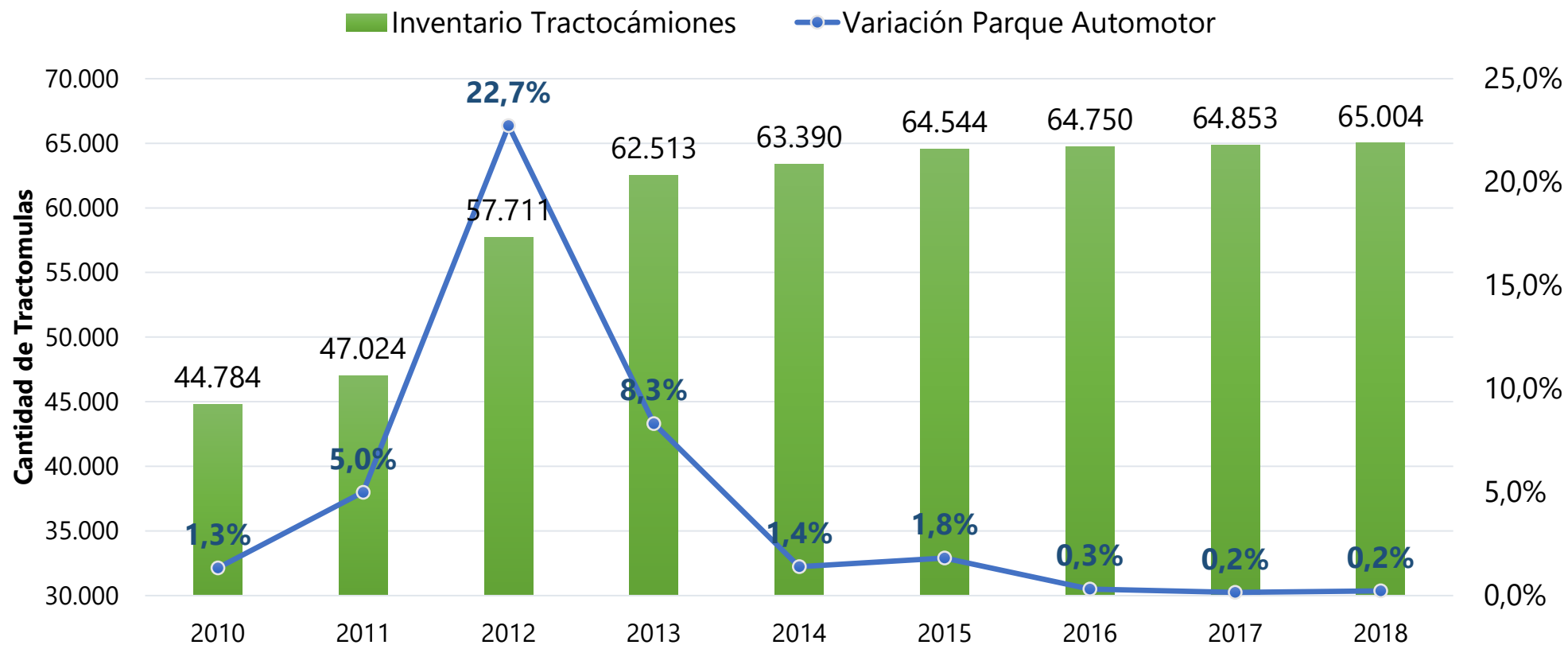


Inventario de Tractocamiones en Colombia 2002 - 2018



Desde 2002 el parque automotor de tractocamiones venía presentando aumentos importantes cada 5 años. En el 2007 hubo un crecimiento de la flota de tractocamiones, en gran parte fomentada por la aparición de las pólizas de chatarrización y el beneficio tributario por la compra de bienes de capital. El siguiente aumento significativo se dio en el año 2012, mayormente debido al auge petrolero vivido en ese año, lo cual motivó la compra de tractomulas por muchos particulares que vieron en esta expansión una gran oportunidad de inversión. Sin embargo, en los últimos 7 años el parque se ha estancado en valores cercanos a las 65 mil tractocamiones.

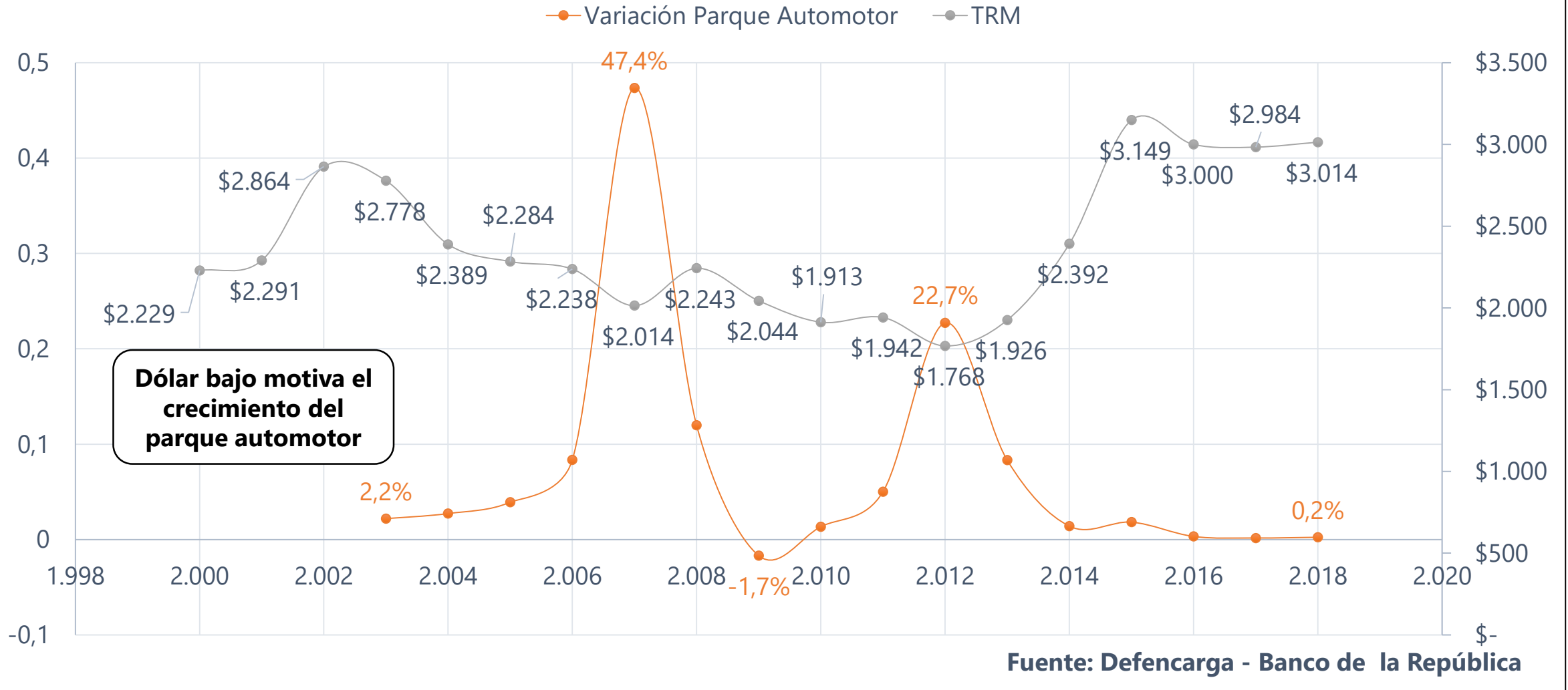
Inventario Parque Automotor (Tractocamiones) 2010 - 2018



Fuente: Defencarga.

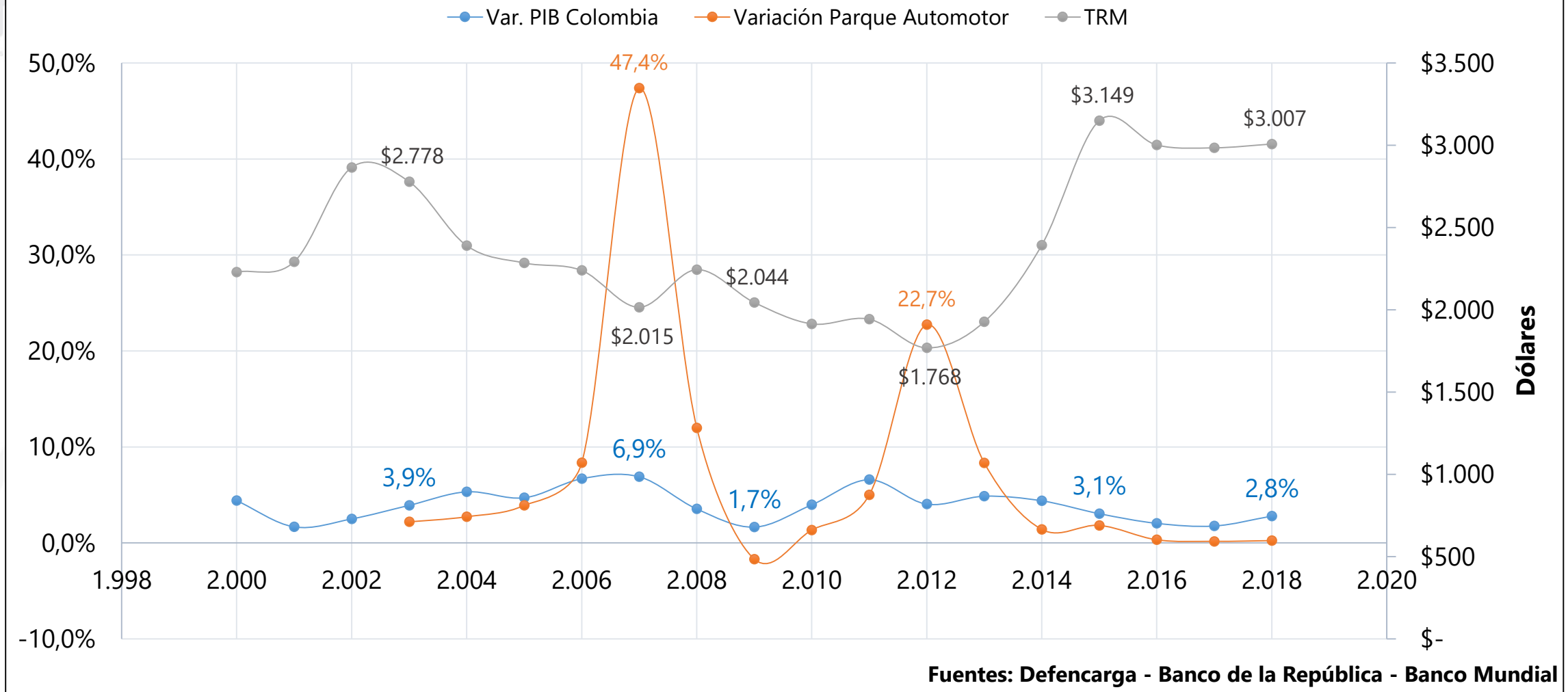
Después de haber tenido un aumento del 22% en el año 2012, el parque de tractocamiones se ha estancado en valores cercanos a los 64 mil vehículos. En los últimos 5 años el aumento anual ha variado entre el 1,4% y el 0,2%.

Variación Parque Automor Tractocamiones vs TRM

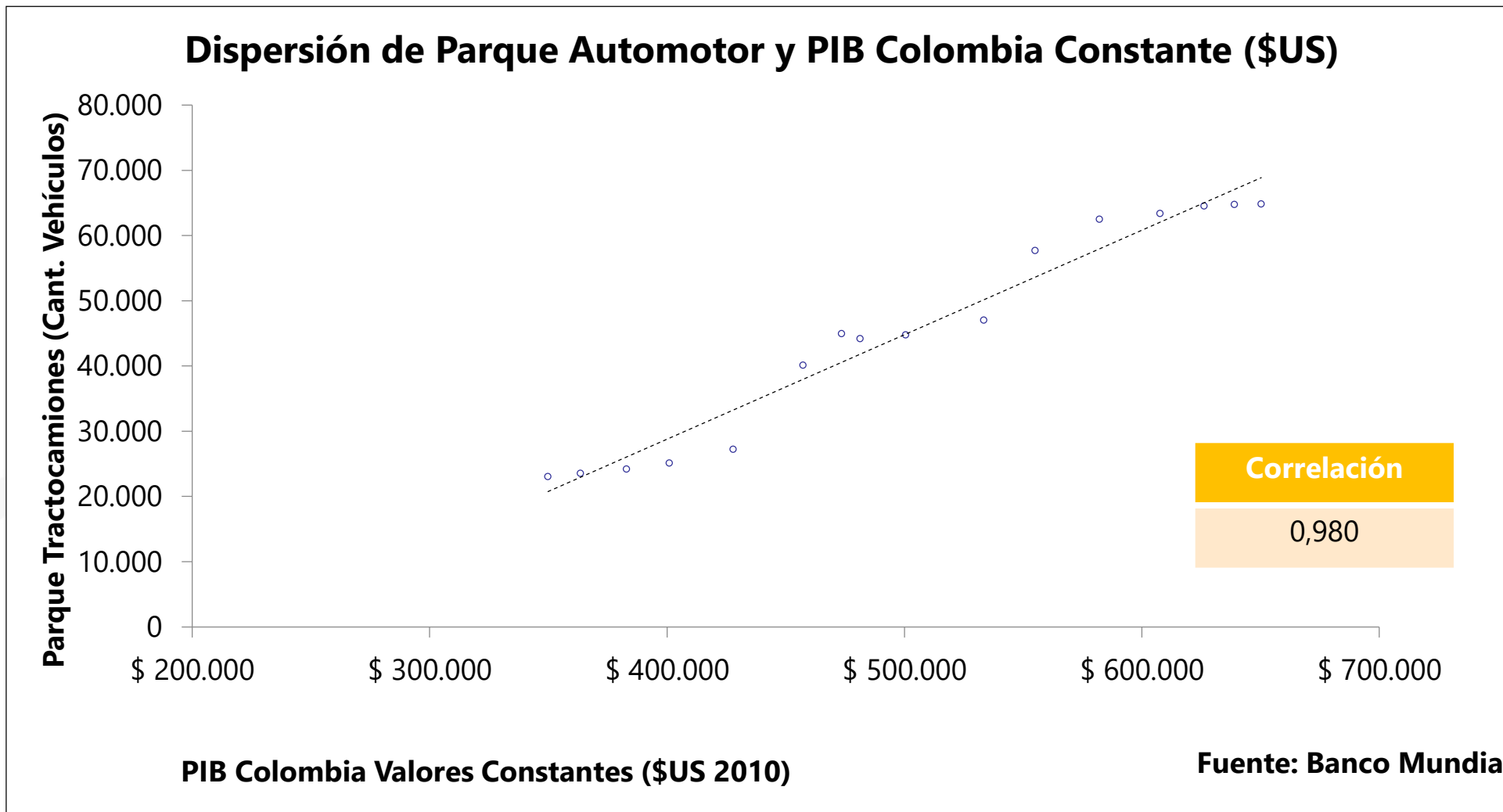


Una de las variables que más ha afectado la compra de nuevos equipos es el alto valor del dólar, que ha rondado los \$3.000 por dólar desde el año 2015, lo cual ha incrementado significativamente el monto de la inversión requerida. Como es de esperar, en la gráfica se observa como en los años que el dólar ha tenido valores bajos, ha habido mayores crecimientos del parque de tractomulas y viceversa.

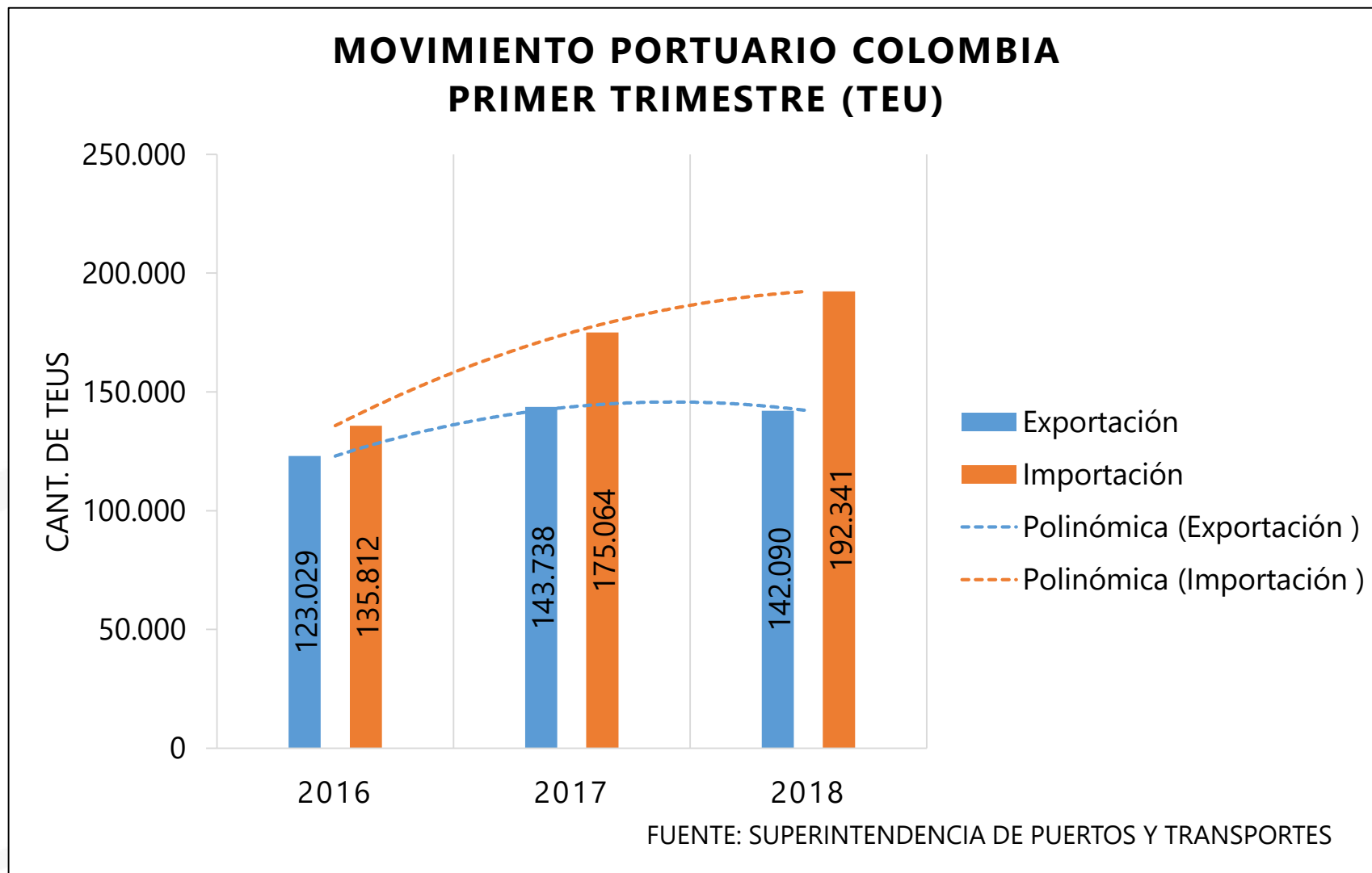
Variación Parque Automotor vs Variación PIB Colombia vs TRM



El crecimiento del Producto Interno Bruto colombiano y la variación del parque automotor de tractocamiones, presentan una correlación aparentemente fuerte, donde se observa que ambas crecen de forma pareja, es decir, cuando el PIB crece con una variación porcentual alta, el parque de tractocamiones también crece, y viceversa. En el 2018 se proyecta un crecimiento positivo del PIB de alrededor del 2,8% pero como se ha visto, el parque de tractocamiones se ha estancado, lo cual genera una brecha entre la oferta de vehículos y la demanda de operaciones de transporte, lo cual conlleva a un inevitable aumento en el precio de este servicio.

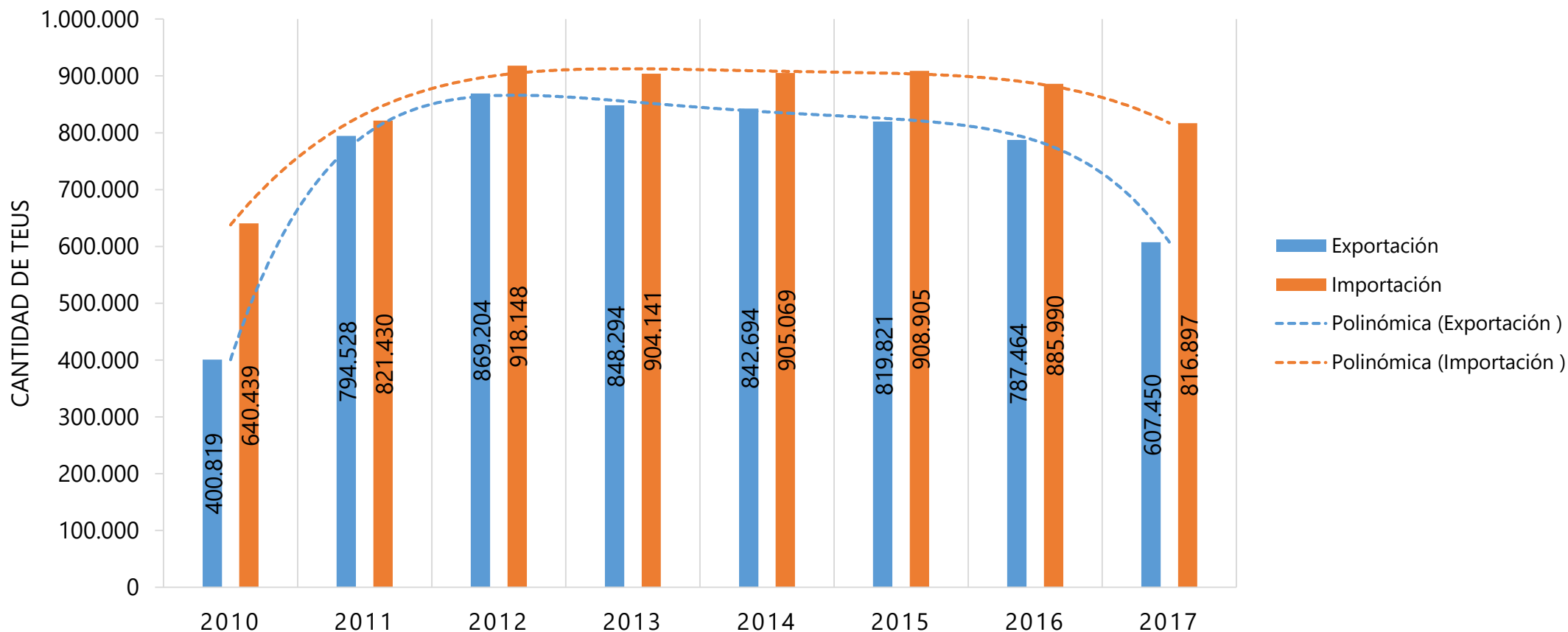


En este diagrama de dispersión se puede analizar la correlación positiva que existe entre el PIB Colombiano y el parque automotor de tractocamiones. El coeficiente de correlación es muy cercano a 1, lo cual implica una correlación muy fuerte entre ambas variables.



Al comparar el movimiento portuario en TEUS para el primer trimestre de los 3 últimos años, se nota un incremento en las operaciones de importación y de exportación para este 2018. Sin embargo, el crecimiento de las importaciones es mucho mayor que el crecimiento de las exportaciones, lo cual está ampliando la brecha de descompensación en los corredores de carga. Esto tiene como efecto un desabastecimiento de oferta de vehículos para atender las importaciones, pues no hay disposición por parte de los propietarios a trasladarse vacíos desde el interior hacia los puertos.

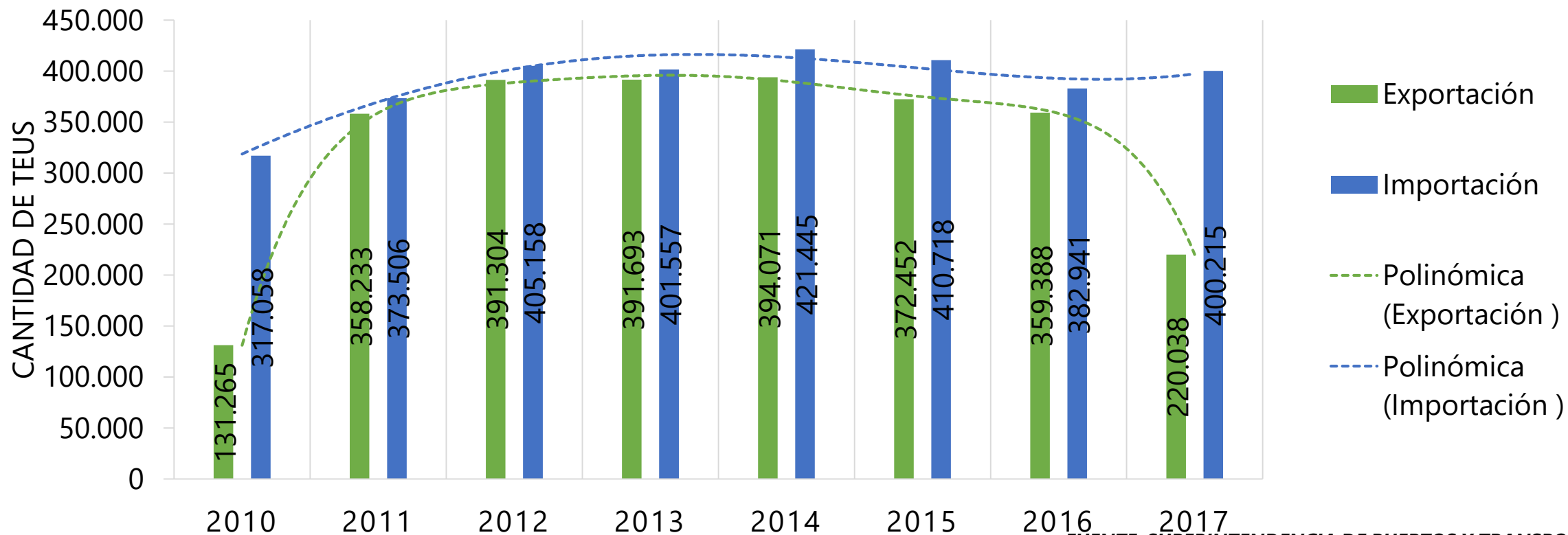
MOVIMIENTO PORTUARIO COLOMBIA IMPO EXPO (TEUS)



FUENTE: SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTES

En la gráfica se observa la brecha entre importaciones y exportaciones de los últimos 8 años, y se muestra como ésta ha venido ampliándose a partir del año 2011. En ese año, tanto las importaciones como las exportaciones tuvieron valores muy similares, es decir, los corredores de carga estaban muy compensados, pero desde el año 2012 se ha presentado un decaimiento de las exportaciones y un estancamiento de las importaciones, por lo cual se ha ampliado la brecha de descompensación para los vehículos de carga en el país.

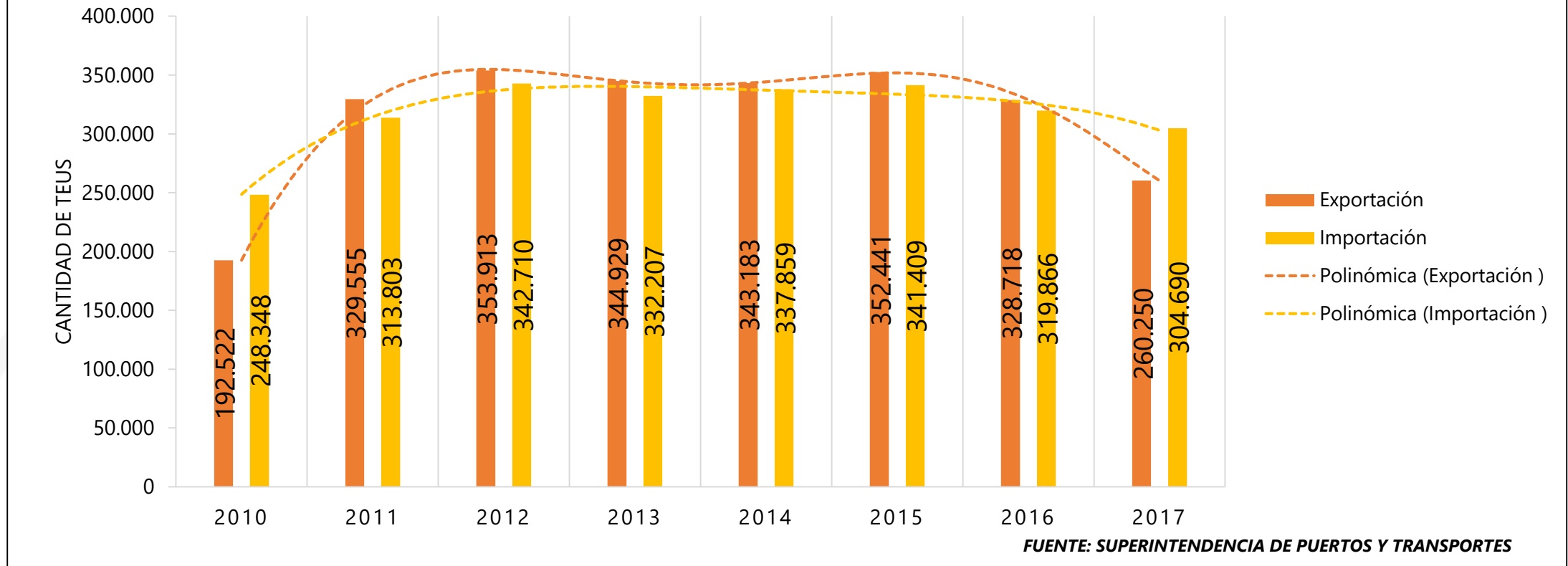
MOVIMIENTO PORTUARIO BUENAVENTURA IMPO EXPO (TEUS)



FUENTE: SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTES

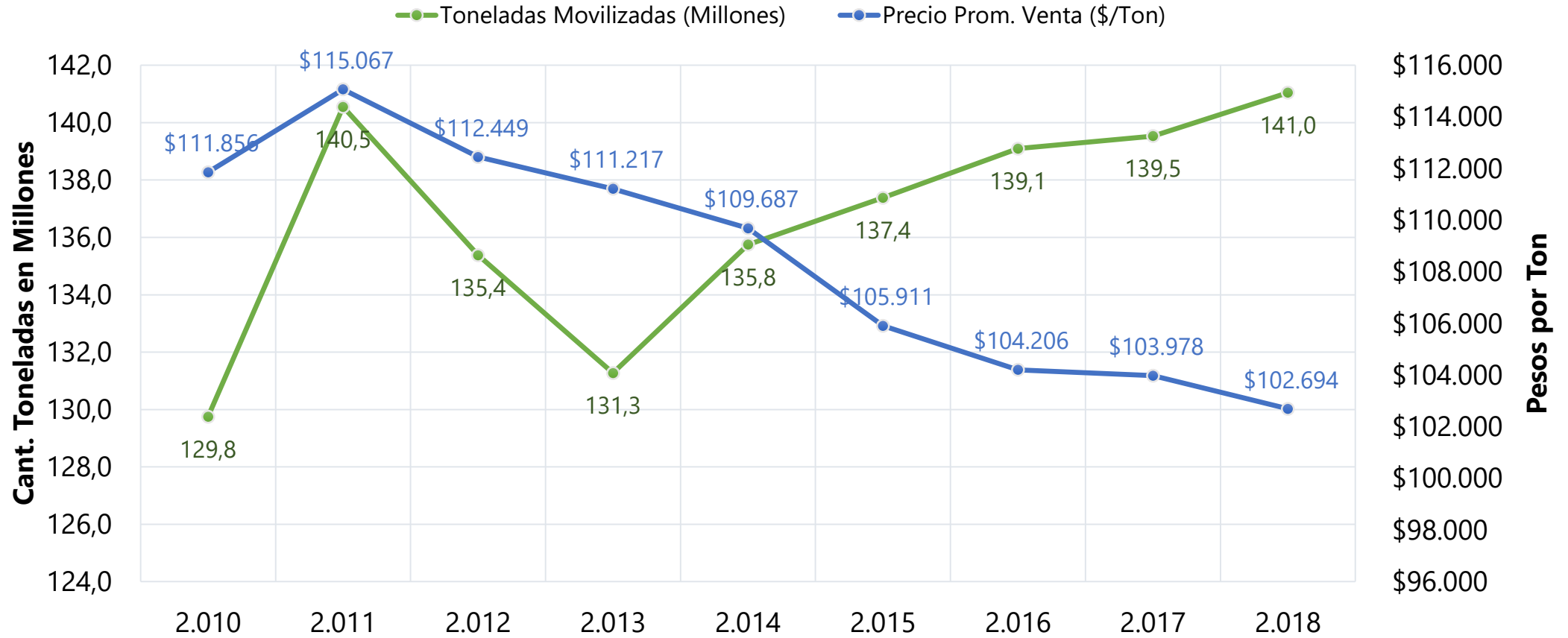
Analizando exclusivamente el movimiento de TEUS de importación y exportación por los puertos de la ciudad de Buenaventura, se puede ver que en el año 2017 se presentó una caída abrupta en las exportaciones por esta zona portuaria. A esto hay que sumarle los cierres viales que se presentaron en el corredor de carga, lo cual aumentó significativamente los tiempos y posiblemente muchos generadores buscaron exportar sus mercancías por otros puertos.

MOVIMIENTO PORTUARIO CARTAGENA IMPO EXPO (TEUS)



El puerto de Cartagena, que en muchos años incluso tuvo más cantidad de exportaciones que de importaciones, muestra para el 2017 el mismo comportamiento observado a nivel nacional, en el cual las exportaciones presentan una caída bastante fuerte, generando una descompensación en este corredor y por tanto desabastecimiento de vehículos para atender las importaciones.

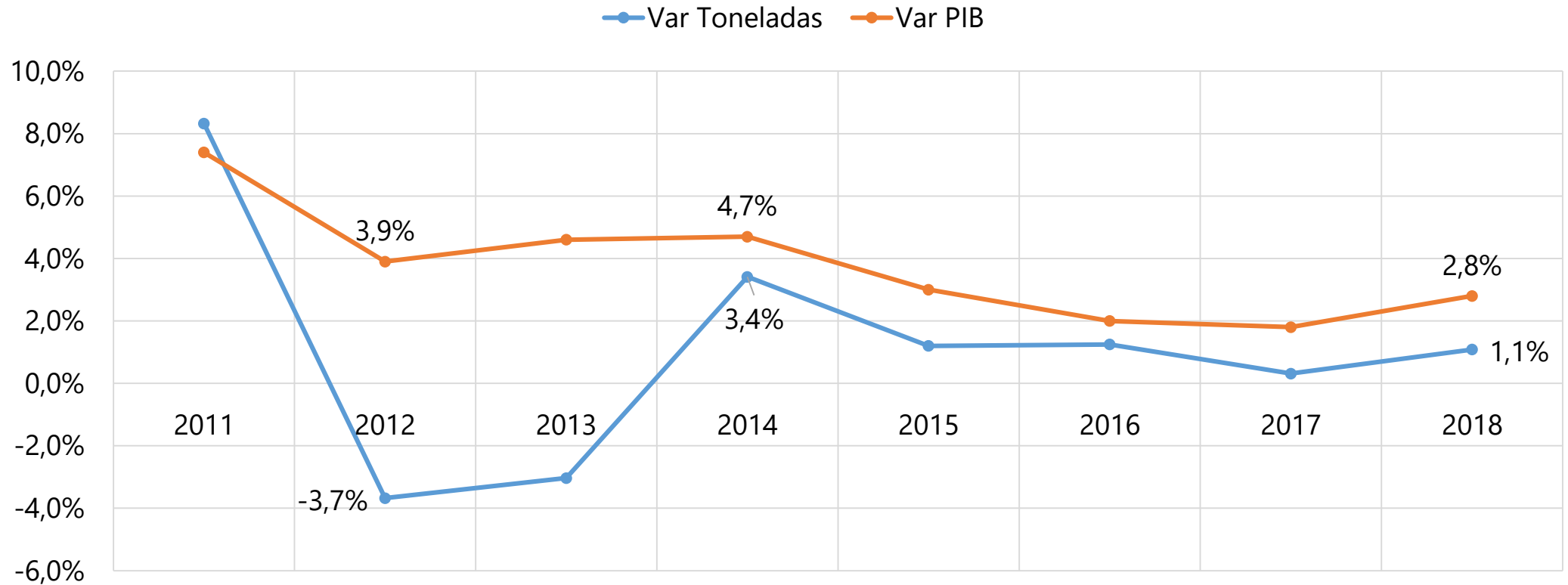
Toneladas movilizadas vs Precio de venta 2010 - 2018



Fuente: Defencarga

Aunque la demanda (en toneladas movilizadas) se mantiene con un crecimiento estable desde el año 2013, los precios de venta (en valores por tonelada) son cada vez menores, lo cual desmotiva la compra de vehículos por parte de propietarios existentes o nuevos, pues no hay un incentivo de ingresar al negocio del transporte en cuanto a la rentabilidad del mismo

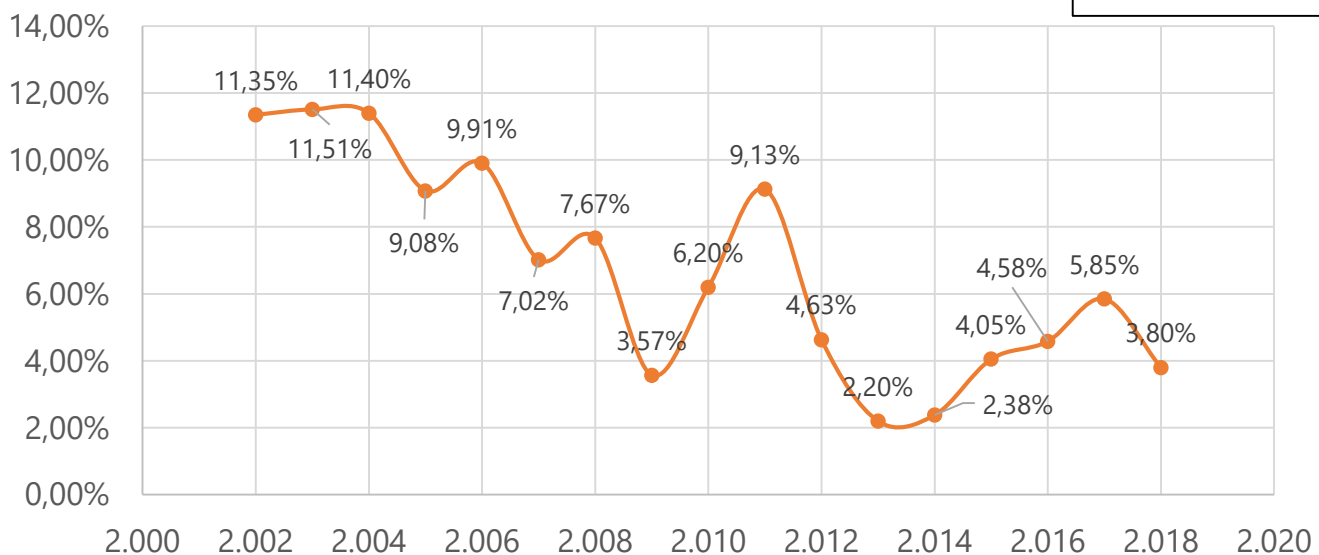
Variación PIB vs Variación Toneladas Movilizadas Colombia 2011 - 2018



Fuente: Defencarga

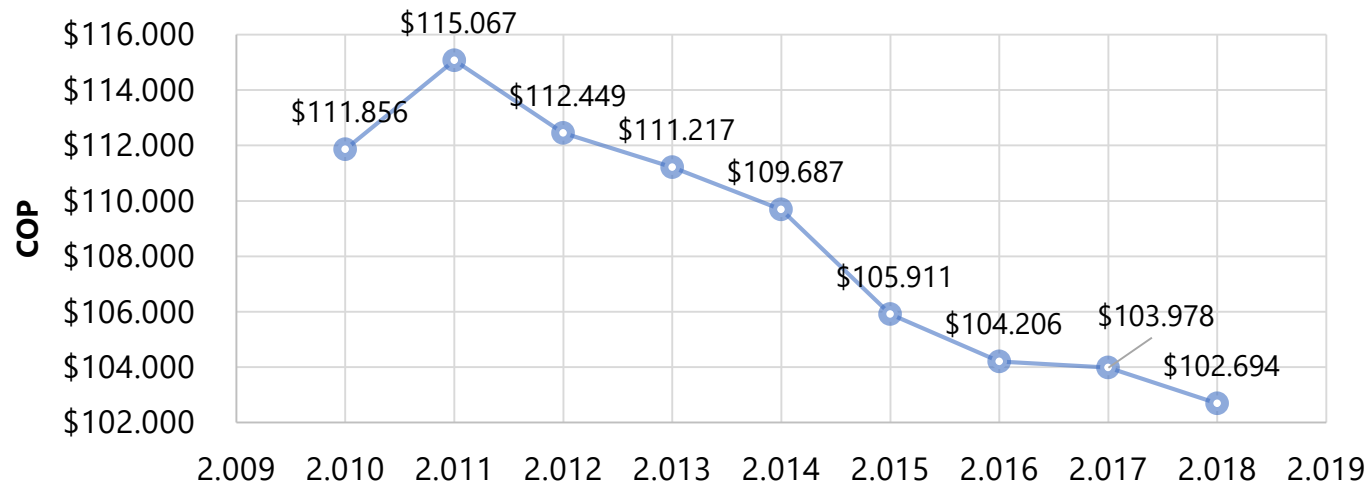
Esta gráfica muestra la correlación positiva entre el PIB del país y las toneladas movilizadas en transporte terrestre.

IPT Colombia 2002 - 2018



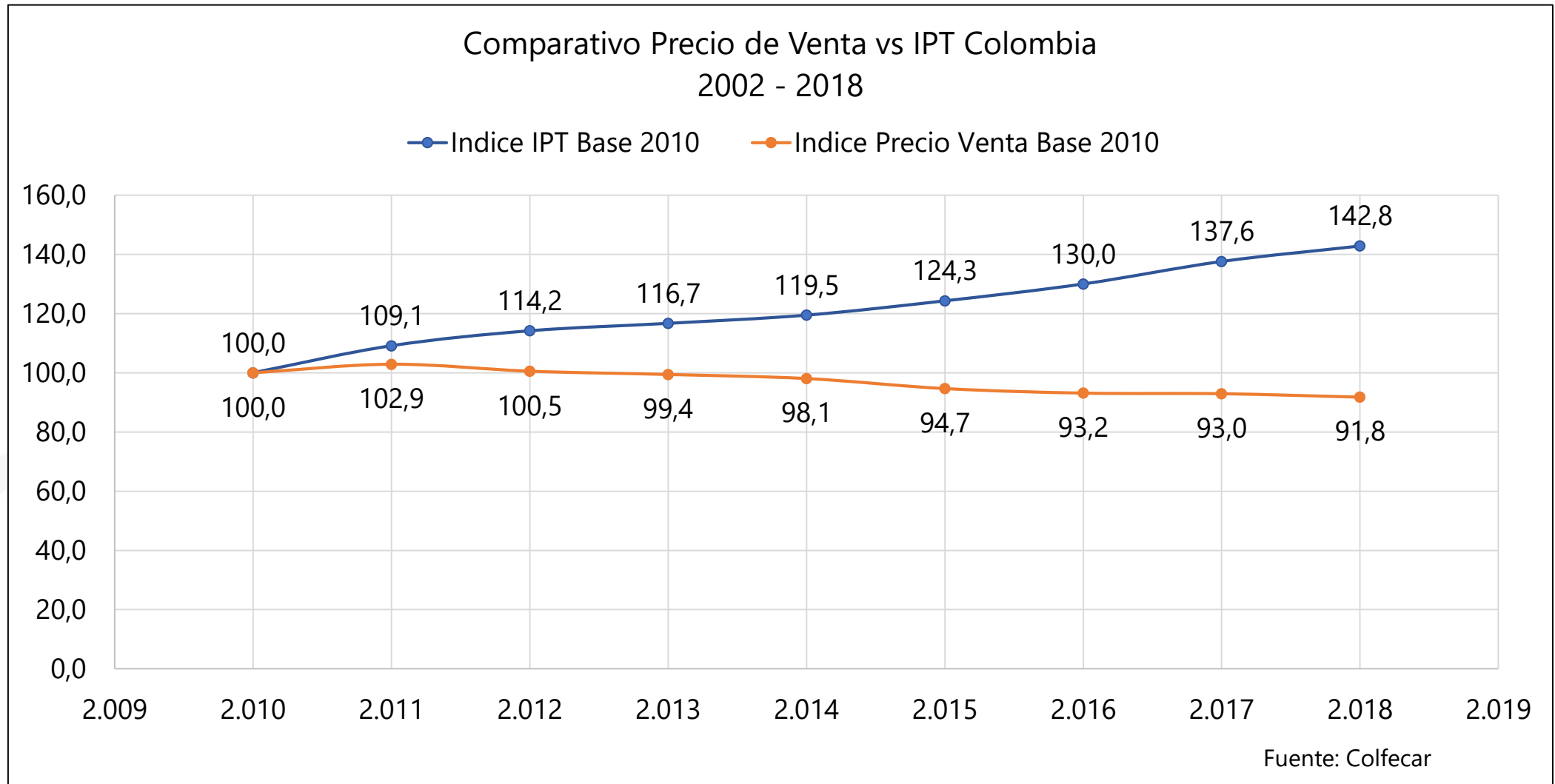
Fuente: Colfecar

Precio Prom. Venta (\$/Ton) 2010 - 2018



FUENTE: COLFECAR

El IPT (Índice de Precios al Transportador) es un índice que refleja el aumento de los costos operativos que impactan al transporte de carga. En los últimos años, el IPT ha tenido variaciones que llegaron a ser del 11,4%. Si bien en los últimos años los aumentos no han sido tan pronunciados, para este año se estima que los costos del transporte aumentarán cerca de un 4% lo cual es aún un porcentaje importante. Por el contrario, los precios de venta promedio del transporte han disminuido en los últimos años. Este contraste entre disminución del precio de venta y aumento de los costos genera caída en los márgenes de rentabilidad y por tanto menor oferta de vehículos nuevos.



Tomando como base el año 2010 y aplicando la variación porcentual tanto del IPT como de los precios de venta, se observa como los costos de operación (reflejados en el IPT) han aumentado un 42,8%, mientras que el precio de venta durante el mismo período ha tenido un decrecimiento del 8,2%. Esto muestra la disminución en los márgenes del negocio y por tanto una menor disposición de nuevos o actuales propietarios a invertir en más flota o renovar la misma.