

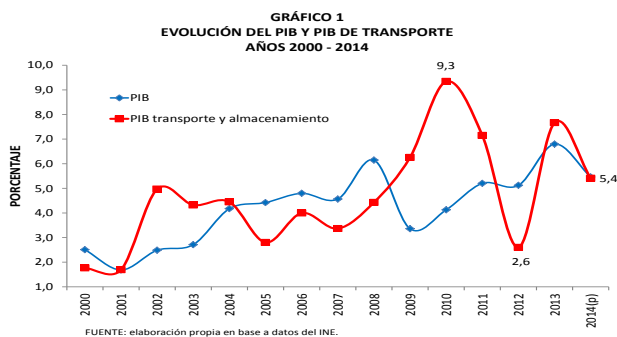
4 de marzo de 2016

N° 309

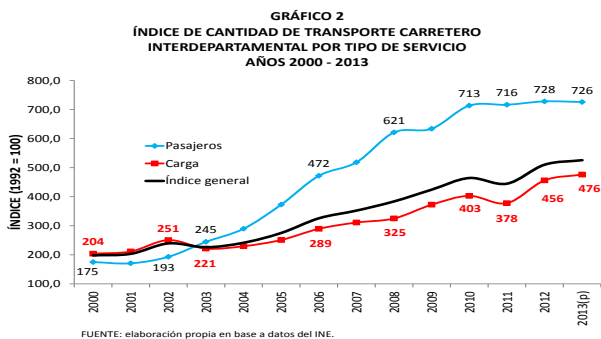
Algunos datos sobre el transporte

A inicios del mes de febrero de 2016 el presidente de Bolivia, Evo Morales Ayma, mencionó las intenciones del gobierno de crear una empresa de transporte pesado. Fue la respuesta al paro realizado por los transportistas que exigían un cambio en el código tributario. Más allá de estos eventos, cabe preguntarse sobre la necesidad y pertinencia de la creación de dicha empresa.

Desde el 2000 la evolución del Producto Interno Bruto (PIB) de transporte y almacenamiento fue favorable, siguiendo una tendencia similar al total de la economía (ver gráfico 1). En promedio, entre 2000 y 2014, el crecimiento del transporte fue de 4.7 por ciento y entre 2006 y 2014 de 5.6 por ciento, en ambos casos superior al dato global del PIB.



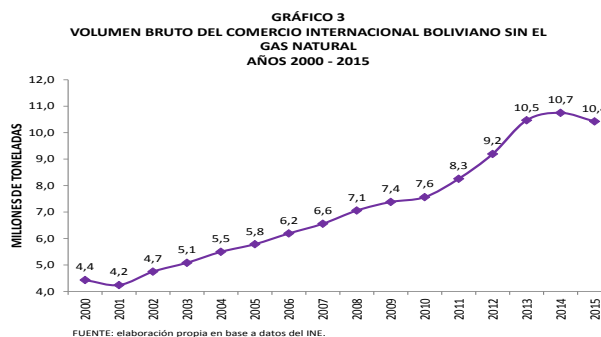
Este desempeño se debió, en parte, a la expansión fuerte de las exportaciones, por el megaciclo en el precio de las materias primas, e importaciones. El índice general de cantidad de transporte por carretera interdepartamental expresa esta mejora: a partir de 2004 este índice subió continuamente hasta el 2013 con excepción de 2011 (ver gráfico 2).



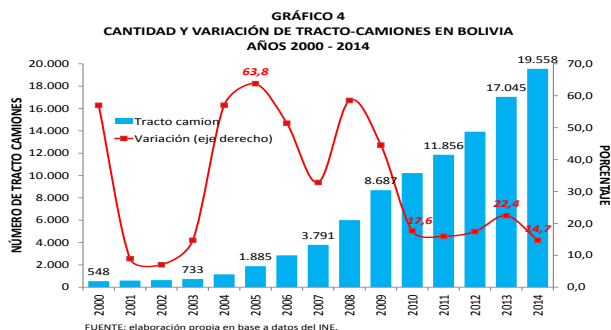
Sin embargo el comportamiento no fue el mismo para el transporte de pasajeros y de la carga. En el gráfico anterior claramente se observa el importante ascenso del transporte de pasajeros desde el 2003 hasta el 2010 y entre 2011 y 2013 se estancó. Comparativamente el transporte

de carga tuvo un comportamiento moderado, pero se contrajo en 2011.

Como se mencionó anteriormente el transporte se benefició del mayor dinamismo del comercio exterior. El volumen de exportaciones e importaciones subió significativamente, si descontamos del total el volumen exportado de gas natural (esto debido a que su exportación se realiza por gasoductos) tendremos como resultado un monto aproximado del volumen que se comerció. Después de 2001, año en que se contrajo totalizando 4.2 millones de toneladas, el incremento de carga fue continuo, superando los 10 millones de toneladas desde 2013. En 2015 el volumen de comercio, descontando el gas natural, cayó por primera vez desde 2001 (ver gráfico 3).



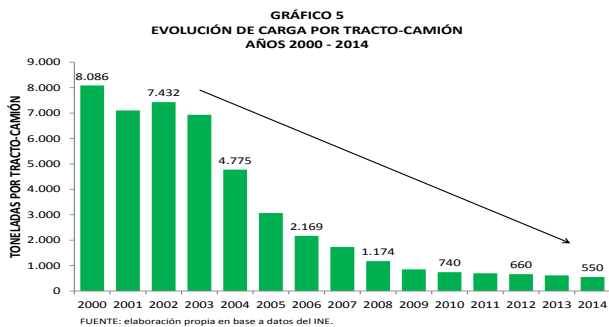
Otro elemento importante para el transporte fue la importación de vehículos. Los que usualmente se utilizan para el movimiento de diferentes productos son los denominados tracto-camiones. Según los datos del Instituto Nacional de Estadística el incremento de éstos fue significativo, debido a que aumentaron de 548 en el año 2000 a 1,885 en 2005 y a más de 19,000 en 2014 (ver gráfico 4).



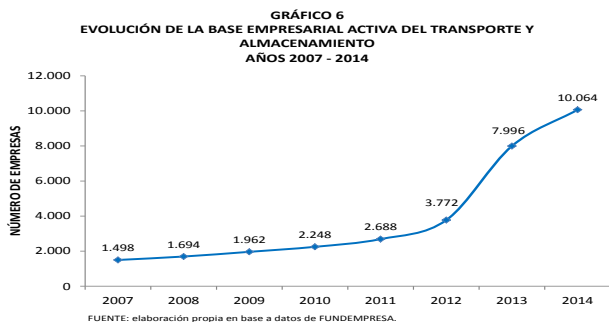
El incremento más alto de tracto-camiones se registró en 2005 con 63.8 por ciento, posteriormente este desempeño se desaceleró con un 17.6 por ciento en 2010, entre 2010 y 2014 el aumento promedio fue de 17.7 por ciento.

También subió la cantidad de carga (volumen de comercio) transportada en este tipo de vehículos. El aumento en la importación de estos vehículos ocurrió aun estando vigente una restricción a la importación de vehículos usados impuesta por las autoridades desde fines del 2008, que implicó una reducción paulatina de la antigüedad permitida. En el caso de los vehículos de transporte pesado el límite fue establecido en 5 años de antigüedad pero en diciembre de 2014 se modificó a 3 años de antigüedad desde 2016.

El volumen bruto de mercancías comerciadas (descontando el gas natural) creció en promedio entre 2006 y 2014 en 7.2 por ciento, empero la cantidad de vehículos que las transportan lo hizo de forma más acelerada en 30.6 por ciento, en el mismo periodo de tiempo. Relacionando ambos factores, es decir volumen bruto de comercio y número de tracto-camiones, tenemos que mientras en el año 2000 cada tracto-camión, en promedio, trasladó una carga de 8,086 toneladas, ésta bajó hasta 550 toneladas en 2014 (ver gráfico 5). De manera que se registró un marcado descenso de la carga transportada por cada vehículo.



La totalidad de empresas legalmente establecidas en la actividad de transporte y almacenamiento igualmente tuvo un aumento significativo principalmente los años 2013 y 2014 llegando a 7,996 y 10,064 empresas respectivamente. De 2007 a 2011 el incremento fue moderado pero continuó con tasas superiores al 10 por ciento (ver gráfico 6). Aun si solo se toma en cuenta a aquellas registradas como Sociedad de Responsabilidad Limitada (SRL), que se caracterizan por contar con 2 o más socios y con un capital mayor que las empresas unipersonales, la tendencia ascendente se mantiene.



Comentarios

Durante más de una década el comercio internacional boliviano tuvo una clara tendencia ascendente impulsada, principalmente, por un contexto internacional altamente favorable. Esta mayor dinámica comercial se reflejó en un crecimiento del transporte carretero que a su vez se reflejó en un incremento del PIB de transporte y almacenamiento mayor al promedio del PIB total.

Tal parece que el aumento en el volumen de mercancías transportadas y la mayor demanda de vehículos para su traslado, causó la reacción de los agentes económicos que pudieron distinguir una oportunidad de negocios y decidieron invertir y arriesgar su capital en el sector del transporte pesado en particular. Esto benefició al comercio dada la mayor competencia con una oferta ascendente de empresas y tracto-camiones. La cantidad de vehículos para el transporte de mercadería habría crecido más rápido que la mercadería en sí misma.

Se evidencia una gran oferta de vehículos y miles de empresas compitiendo entre ellas por carga a nivel nacional, por lo que la creación de una empresa estatal de transporte pesado carecería de sentido alguno. Los efectos de la creación de dicha empresa muy probablemente serían negativos. Aun bajo el supuesto que compitiera en igualdad de condiciones con el resto, sin tener privilegios ni trato especial (como por ejemplo decretos que obliguen al uso de sus servicios en determinados casos), una consecuencia importante sería la disminución de ingresos de las empresas privadas del ramo.

Recomendaciones

El sector de transporte pesado tiene diversas dificultades pero no es uno de ellos la falta de competencia. El gobierno debiera centrarse en resolver problemas de importancia para el sector como por ejemplo el paso restringido y por determinadas horas en la frontera chilena, que evita una mayor fluidez en el comercio, así como también mejorar las condiciones con nuestro vecino país de Perú para que sus puertos se conviertan en una opción real para el traslado de nuestras mercaderías.

En el aspecto impositivo, en general, surgieron una serie de denuncias de excesos por parte de Impuestos Nacionales con un mayor control y rigidez. Esto se debería muy probablemente a un intento de compensar la reducción de los ingresos, principalmente por concepto de hidrocarburos. Este comportamiento estaría empujando a las empresas a la informalidad que ya es la mayor parte de nuestra economía. Así se puede entender que la solución al problema no pasa por introducir “mano dura” a los contribuyentes sino por un sistema tributario coherente que tome en cuenta al sector formal e informal y que fomente la formalización de las empresas.



@fmilenio



facebook.com/fundacion.milenio