

La Inversión en Infraestructura de Transporte

Borradores de Economía

Número:

1145

DOI:

<https://doi.org/10.32468/be.1145>

Publicado:

Viernes, 4 Diciembre 2020

Authors:

[Ligia Alba Melo-Becerra,](#)

Jorge Hernán Toro Córdoba,

[Hector Manuel Zárate-Solano](#)

Clasificación JEL:

H54, H72, C22

Palabras clave:

Inversión, Infraestructura en transporte, Regalías, gobiernos subnacionales

[Descargar documento](#)

Lo más reciente

[Dinámica Salarial, Desempleo e Inflación: Extendiendo el Modelo Semi-Estructural 4GM](#)

Mario Andrés Ramos-Veloza, Sara Naranjo-Saldarriaga, José Pulido

[Índices de Sentimiento e Incertidumbre de las noticias económicas de Colombia](#)

Rocío Clara Alexandra Mora-Quiñones, Antonio José Orozco-Gallo, Dora Alicia Mora-Pérez

[Billeteras móviles y otros servicios de pago: brechas regionales y su adopción en Colombia](#)

Constanza Martínez-Ventura, Ligia Alba Melo-Becerra

[Otras Publicaciones](#)

Enfoque

Para América Latina y otros países en desarrollo la literatura económica ha identificado un sesgo contra la inversión pública en infraestructura, con efectos sobre la acumulación de capital y el crecimiento de la productividad. Este sesgo ha impedido un crecimiento alto y sostenido en la región, no sólo debido a que se invierte menos que en otras regiones de rápido crecimiento como Asia emergente y economías avanzadas, sino que además se hace de forma ineficiente. Adicionalmente, la flexibilidad de la inversión en infraestructura total y de transporte la han convertido en una variable de ajuste del presupuesto, de tal forma que su monto se recorta en los 'malos' tiempos y se incrementa en los 'buenos' tiempos, con lo cual la inversión en infraestructura adquiere un comportamiento procíclico, que acentúa las fluctuaciones de la economía.

Contribución

La Inversión en Infraestructura de Transporte - Portal de Investigaciones

Económicas

El documento estudia el comportamiento de la inversión pública en el país durante los últimos años, y en particular la destinada a la infraestructura de transporte. El trabajo evalúa las diferentes fuentes de financiamiento y sus limitaciones a través del tiempo. Entre las fuentes que ha utilizado el país para financiar la inversión en infraestructura de transporte, se destacan los recursos del Presupuesto General de la Nación (PGN), los recursos propios y del Sistema General de Participaciones de los gobiernos departamentales y municipales, ingresos del Sistema General de Regalías por la explotación de recursos minero-energéticos y recursos del sector privado a través de las Asociaciones Público-Privadas.

De otro lado, se realiza un ejercicio empírico para evaluar si la inversión pública de transporte en Colombia ha tenido un comportamiento procíclico o *contra-cíclico*. Para ello, el análisis tiene en cuenta las variaciones del crecimiento económico y los términos de intercambio y otros factores políticos e institucionales relacionados con la inversión en infraestructura que se diferencian en tiempos de baja y alta actividad económica.

Cuando se evalúa el comportamiento de la inversión pública de transporte en Colombia, se comprueba el papel residual que este rubro juega en el presupuesto, lo cual le imprime un carácter de variable procíclica, que tiende a ser recortada en los malos tiempos.

Resultados

Las cifras analizadas en el documento indican que a nivel del Gobierno Nacional Central existe un sesgo en el largo plazo en contra de la inversión pública. Este sesgo tiene origen en el marco institucional y legal del proceso presupuestal que introduce restricciones a través de rentas con destinación específica y pisos de gasto que le imprimen gran inflexibilidad al presupuesto nacional. Cuando se evalúa el comportamiento de la inversión pública de transporte en Colombia, se comprueba el papel residual que este rubro juega en el presupuesto, lo cual le imprime un carácter de variable procíclica, que tiende a ser recortada en los malos tiempos. No obstante, se observan algunas respuestas contracíclicas de la inversión en los buenos tiempos, y ocasionalmente en los malos, posiblemente motivadas por esfuerzos de estabilización y ahorro en las partes altas del ciclo, y por el acceso a endeudamiento en las partes bajas del mismo.