



Las finanzas del Sector Transporte en Colombia: una mirada contable del Nivel Nacional 2018-2024

Bogotá, D.C.
Octubre de 2025

CONTADOR GENERAL DE LA NACIÓN

Mauricio Gómez Villegas

SUBCONTADORA DE CONSOLIDACIÓN DE LA INFORMACIÓN

Elizabeth Soler Castillo

GIT DE ESTADÍSTICAS Y ANÁLISIS ECONÓMICO

Camilo Alejandro Aguirre Matallana

Camilo Andrés Jaimes González

Johanna Alexandra Castellanos Ruiz

Kelly Sol Rodríguez Hernández

Mayerly Raquel Torres Cortes

Nilson Andrés Macías Cárdenas

Sergio Andrés Nocua Rodríguez

GIT LOGÍSTICO DE CAPACITACIÓN Y PRENSA

Corrección de estilo

Luisa Fernanda Arroyave Ferreiro

Diseño de portada

Erika Alexandra Lozano Lozano

Contenido

.....	1
Introducción	4
1. Estructura y contexto normativo del ST en Colombia.....	5
2. Evolución del sector en el Presupuesto General de la Nación.....	7
3. Cifras de la situación financiera y los resultados del ST.....	11
3.1. Análisis de las cifras de situación financiera del ST	11
3.2. Análisis de las cifras de resultados del ST	20
4. Análisis de indicadores económicos del ST en Colombia	30
4.1. Participación del sector en el PIB desde el enfoque de la producción	30
5. Consideraciones finales	33
Referencias	34

Introducción

La Contaduría General de la Nación (CGN), como entidad encargada de determinar las políticas, principios y normas que permiten uniformar, centralizar y consolidar la contabilidad para todo el sector público, tiene dentro de sus funciones “Producir informes sobre la situación financiera y económica de las entidades u organismos sujetos a su jurisdicción” (artículo 2 del Decreto 1693 de 2023), así como realizar estudios económicos y/o financieros, a través de la contabilidad aplicada, para los diferentes sectores económicos.

En línea con lo anterior, y considerando que el Sector Transporte (ST) es uno de los principales motores de la economía al posibilitar la movilidad de personas y bienes, con efectos sobre distintos sectores del país, el presente informe tiene por objetivo analizar la evolución de las cifras de la situación financiera y los resultados del ST durante el periodo 2018-2024 en el nivel nacional. Para ello, se examinan sus cifras agregadas, lo cual permite identificar las variaciones y el comportamiento de los diferentes conceptos que las conforman. Además, el análisis se complementa con una visión del contexto macroeconómico en el que se ha desarrollado la actividad del ST, considerando factores como el crecimiento económico, el mercado laboral y otros indicadores clave que inciden en la planeación, financiación y ejecución de la política pública del sector. De esta manera, se busca ofrecer una visión integral que sirva de base para la toma de decisiones informadas, el diseño de políticas públicas más efectivas y una mejor comprensión del impacto de este sector en el desarrollo social y económico del país.

En Colombia, la información financiera pública del ST ha venido evolucionando, de la mano de los requerimientos del Régimen de Contabilidad Pública, que implican el reconocimiento de las infraestructuras o redes de transporte del modo carretero, férreo, fluvial, marítimo y aeroportuario. Asimismo, la transformación del sector y de los mecanismos utilizados para la financiación de la construcción, rehabilitación y el mantenimiento de estas infraestructuras (p.e. las concesiones) en las últimas décadas, ha llevado al reconocimiento de activos tales como Bienes de uso público; Propiedades, planta y equipo; Activos intangibles (del grupo Otros activos), entre otros, así como de los pasivos que dan cuenta de las obligaciones surgidas fruto de los diferentes mecanismos de financiamiento adoptados. Dados los retos operativos que se enfrentan para el reconocimiento pleno de las infraestructuras de transporte del nivel nacional, especialmente en el modo carretero, este informe contribuye a la comprensión, análisis y seguimiento de la evolución de la estructura financiera del sector a través de la contabilidad pública.

Para cumplir su objetivo, el informe se estructura en cinco secciones adicionales a esta introducción. En la primera sección, se presentan la estructura y el contexto normativo del ST en Colombia. En la segunda sección, se analiza la evolución de las cifras del Presupuesto General de la Nación (PGN) destinadas a este sector. Posteriormente, en la tercera sección, se analiza la situación financiera del ST y los resultados obtenidos, detallando algunos aspectos de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y del Instituto Nacional de Vías (INVIA), entidades que

concentran la mayor representatividad dentro del sector y, en consecuencia, permiten una aproximación más precisa a su dinámica. En la cuarta sección, se presenta una mirada del sector desde la perspectiva económica, a partir de variables como el Producto Interno Bruto (PIB), el empleo y el impacto social de sus actividades. Finalmente, el informe presenta las consideraciones finales.

Es importante señalar que en este documento las cifras se presentan en miles de millones de pesos y tanto las cifras como los porcentajes que se encuentran dentro de paréntesis indican valores negativos.

1. Estructura y contexto normativo del ST en Colombia

Teniendo en cuenta que la Ley 489 de 1998 estableció los principios de la función administrativa y definió los sectores administrativos¹ con el objetivo de organizar el funcionamiento y la coordinación en las entidades del orden nacional, la Rama Ejecutiva de este nivel se estructuró a través de dichos sectores, estableciendo como uno de ellos al ST. Posteriormente, este sector se reglamentó mediante el Decreto Único Reglamentario (DUR) 1079 de 2015, y sus modificaciones, en el cual se compilaron y unificaron, en un solo cuerpo normativo, todas las disposiciones reglamentarias relacionadas con la infraestructura vial, el tránsito y el transporte terrestre, marítimo, fluvial, aéreo y ferroviario, facilitando su consulta y aplicación, y determinando con ello la composición y organización de las entidades del sector en el nivel nacional.

De acuerdo con la mencionada norma, el ST está compuesto, en el nivel central, por el Ministerio de Transporte (MT), como la entidad reguladora y cabeza del sector, el cual tiene dentro de sus principales funciones la formulación y adopción de políticas, planes, programas, proyectos y regulaciones técnicas y económicas en materia de transporte, tránsito e infraestructura para los modos carretero, marítimo, fluvial, férreo y aéreo. Asimismo, de acuerdo con el DUR, en el nivel central, el ST está compuesto por tres (3) fondos y por ocho (8) órganos sectoriales de asesoría y coordinación que no cumplen los requisitos para ser considerados Entidades Contables Públicas (ECP) y, por lo tanto, no se incluyen en el análisis realizado en el presente informe.

Por otra parte, en el nivel descentralizado, el ST está conformado por entidades adscritas al MT, tales como:

- el Instituto Nacional de Vías (INVIAS)
- la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI)
- la Superintendencia de Transporte (SUPERTRANSPORTE)
- la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (AEROCIVIL)
- la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV)
- la Unidad Administrativa Especial Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte (UPIT)

¹ "El Sector Administrativo está integrado por el Ministerio o Departamento Administrativo, las superintendencias y demás entidades que la ley o el Gobierno Nacional definan como adscritas o vinculadas a aquéllos según corresponda a cada área" (artículo 42 de la Ley 189 de 1998).

- la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte (CRIT)
- el Instituto Nacional de Vías Regionales (INVIR)

En relación con las dos últimas entidades, la CRIT y el INVIR, es importante señalar que estas no son ECP y, en consecuencia, no se incluyen en el análisis del presente informe.

Con respecto al objeto de cada una de las entidades adscritas, se comienza por señalar que la ANI es la entidad encargada de la planificación, coordinación, estructuración, contratación, ejecución, administración y evaluación de proyectos de concesiones y otras formas de Asociación Público-Privada (APP)². Estos proyectos abarcan el diseño, construcción, mantenimiento, operación, administración y/o explotación de la infraestructura pública de transporte en todos sus modos, así como los servicios conexos o relacionados (artículo 3 del Decreto 4165 de 2011).

Por su parte, el INVIAST es un establecimiento público descentralizado del orden nacional, que tiene por objeto la ejecución de las políticas, estrategias, planes, programas y proyectos de la infraestructura no concesionada de la Red Vial Nacional de carreteras primaria y terciaria, férrea, fluvial y de la infraestructura marítima, de acuerdo con los lineamientos dados por el MT (artículo 1.2.1.1. del DUR 1079 de 2015).

En cuanto a la SUPERTRANSPORTE, esta tiene por objeto ejercer las funciones de vigilancia, inspección y control que le corresponden al presidente de la República como suprema autoridad administrativa en materia de tránsito, transporte y su infraestructura, de conformidad con la Ley y la delegación establecida en el Decreto 2409 de 2018 (artículo 4 del Decreto 2409 de 2018).

En relación con la AEROCIVIL, esta tiene como objetivo garantizar el desarrollo de la aviación civil y la administración del espacio aéreo en condiciones de seguridad y eficiencia, en concordancia con las políticas, planes y programas gubernamentales en materia económica-social y de relaciones internacionales (artículo 3 del Decreto 260 de 2004).

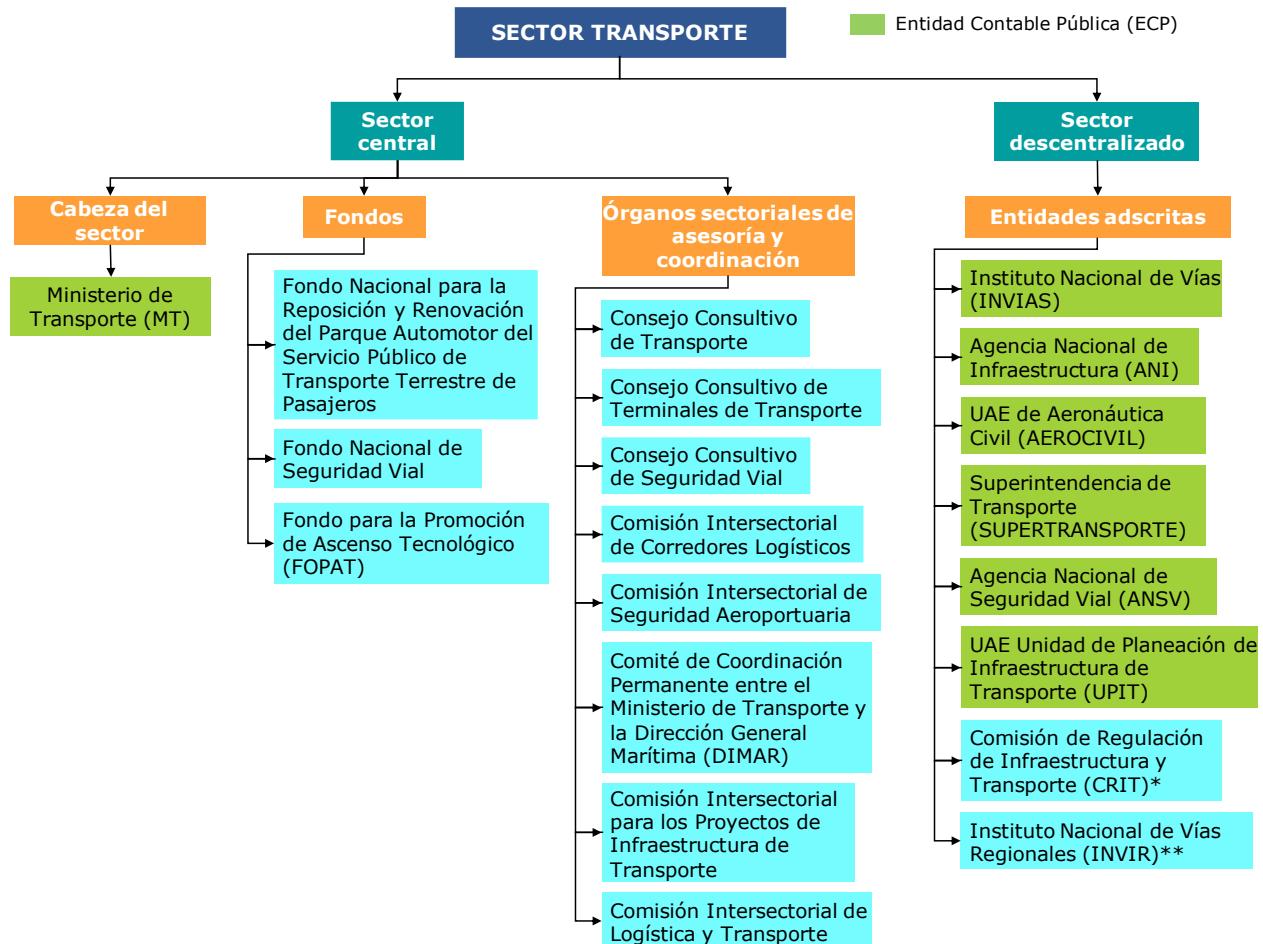
La ANSV tiene como objeto la planificación, articulación y gestión de la seguridad vial del país y, en línea con esto, es el soporte institucional y de coordinación para la ejecución, el seguimiento y el control de las estrategias, los planes y las acciones dirigidas a dar cumplimiento a los objetivos de las políticas de seguridad vial del Gobierno Nacional en todo el territorio nacional (artículo 3 de la Ley 1702 de 2013).

Por último, la UPIT tiene como objeto planear el desarrollo de la infraestructura de transporte de manera integral, indicativa, permanente y coordinada con los agentes del ST, para promover la competitividad, conectividad, movilidad y desarrollo en el territorio nacional en materia de infraestructura de transporte, así como consolidar y divulgar la información requerida para la formulación de política en materia de infraestructura de transporte (artículo 2 del Decreto 946 de 2014).

² Una Asociación Público-Privada (APP) es una colaboración entre el sector público y el privado para el desarrollo, financiamiento, operación o mantenimiento de infraestructura o servicios públicos (Banco Mundial, 2014).

En el Gráfico 1 se esquematiza la estructura del ST, según lo establecido en el DUR.

Gráfico 1. Estructura del ST



Fuente: Elaboración propia con base en el DUR 1079 de 2015.

* La CRIT, creada mediante la Ley 1682 de 2013 y reglamentada por el Decreto 947 de 2014, no ha entrado en funcionamiento. Por tanto, el Ministerio de Transporte ha asumido sus funciones de manera transitoria, conforme al artículo 52 de la Ley 1955 de 2019.

**El INVIR, creado mediante el Decreto 1961 de 2023 y adscrito al Ministerio de Transporte, tiene como propósito fortalecer la planificación y ejecución de la red vial regional y terciaria en coordinación con entidades territoriales. Actualmente, el INVIR se encuentra en fase de implementación institucional.

2. Evolución del sector en el Presupuesto General de la Nación

Teniendo en cuenta el papel del ST en Colombia como eje fundamental para la conectividad y movilidad territorial, el desarrollo económico y la integración social, es importante conocer su estructura financiera con el objetivo de precisar en qué conceptos se utilizan e invierten los recursos públicos asignados a este sector.

Para cumplir con este propósito, el análisis de las cifras financieras del sector se aborda en una primera parte desde la óptica presupuestal, con el fin de presentar los recursos totales que se destinan desde el PGN al ST y sus conceptos de gasto.

Teniendo en cuenta que la asignación de recursos del PGN es una de las principales fuentes de financiamiento del ST en Colombia y considerando la organización por sectores administrativos en el nivel nacional descrito anteriormente, la Tabla 1 presenta las apropiaciones del PGN para el periodo 2018-2024 por sectores.

Tabla 1. Apropiaciones del PGN por sector (2018-2024)

Cifras de total PGN y apropiación ST en miles de millones de pesos

Sector	% de participación						
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Servicio de la Deuda Pública Nacional	20,3%	20,5%	17,0%	20,2%	19,4%	17,1%	19,4%
Educación	16,4%	16,6%	14,4%	14,0%	14,1%	13,9%	14,8%
Salud y Protección Social	10,6%	11,8%	11,4%	12,7%	12,0%	12,7%	12,9%
Defensa y Policía	13,5%	13,4%	11,4%	11,3%	12,4%	11,7%	11,9%
Trabajo	11,2%	11,2%	10,5%	8,1%	9,8%	8,2%	8,5%
Hacienda	5,6%	4,2%	13,2%	7,0%	5,2%	9,9%	6,9%
Transporte	2,6%	3,3%	2,9%	3,6%	3,9%	3,8%	3,3%
Inclusión Social y Reconciliación	4,8%	4,6%	5,8%	7,0%	6,6%	3,0%	2,8%
Igualdad y Equidad	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	2,3%	2,6%
Minas y Energía	1,8%	1,6%	1,4%	1,8%	1,6%	2,1%	2,5%
Rama Judicial	1,8%	1,9%	1,6%	1,6%	1,7%	1,9%	2,0%
Vivienda, Ciudad y Territorio	1,6%	1,7%	1,4%	1,7%	1,7%	1,9%	1,9%
Agricultura y Desarrollo Rural	1,0%	0,9%	0,6%	0,7%	0,7%	1,3%	1,7%
Fiscalía	1,6%	1,5%	1,3%	1,3%	1,5%	1,4%	1,3%
Justicia y del Derecho	1,1%	1,1%	1,0%	1,0%	1,1%	1,1%	1,0%
Organismos de control	0,8%	0,8%	0,8%	0,8%	0,9%	1,0%	0,9%
Interior	0,6%	0,6%	0,6%	0,7%	0,9%	0,8%	0,9%
Tecnologías de la Información y las Comunicaciones	0,6%	0,7%	0,5%	0,7%	0,7%	0,6%	0,9%
Presidencia de la República	0,7%	0,6%	1,7%	2,6%	1,7%	1,3%	0,6%
Ambiente y Desarrollo Sostenible	0,3%	0,2%	0,2%	0,3%	0,4%	0,5%	0,4%
Registraduría	0,8%	0,6%	0,2%	0,4%	1,0%	0,8%	0,3%
Relaciones Exteriores	0,4%	0,4%	0,3%	0,3%	0,4%	0,4%	0,3%
Planeación	0,2%	0,2%	0,2%	0,5%	0,5%	0,5%	0,3%
Comercio, Industria y Turismo	0,4%	0,4%	0,4%	0,3%	0,3%	0,3%	0,3%
Congreso de la República	0,3%	0,3%	0,2%	0,2%	0,3%	0,3%	0,3%
Cultura	0,2%	0,2%	0,1%	0,2%	0,2%	0,2%	0,3%
Información Estadística	0,3%	0,2%	0,1%	0,2%	0,2%	0,2%	0,3%
Deporte y Recreación	0,2%	0,2%	0,1%	0,2%	0,3%	0,2%	0,2%
Sistema Integral de Verdad, Justicia, Reparación y No Repetición	0,1%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%
Empleo Público	0,2%	0,2%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%
Ciencia, Tecnología e Innovación	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%
Inteligencia	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Total del PGN sin deuda	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Valor total del PGN	233.260,2	250.411,2	309.220,4	343.976,1	352.658,7	423.172,7	475.196,1
Apropiación Sector Transporte	6.103,9	8.255,7	8.840,5	12.428,7	13.749,2	16.276,7	15.876,6

Fuente: Elaboración propia con base en los cuadros de ejecución del PGN publicados por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público (2025).

Tal como se puede evidenciar en la tabla 1, para la vigencia 2024 el ST ocupó la séptima posición en asignación de recursos del PGN después del Servicio de la Deuda Pública Nacional y de los sectores Educación, Salud y Protección Social, Defensa y Policía, Trabajo y Hacienda. Asimismo, se puede observar en la tabla que, en el periodo 2018-2022, los recursos del PGN asignados al Sector Inclusión Social y Reconciliación superaron a los destinados al ST.

Por otra parte, los datos presentados en la tabla permiten concluir que el ST tuvo una variación positiva en la participación dentro del PGN en el periodo de análisis, pasando de recibir el 2,6% del PGN en 2018 con \$6.103,9 a recibir el 3,3% en 2024 con \$15.876,6.

La tabla 2 presenta las apropiaciones del PGN dirigidas al ST a precios constantes, con el objetivo de eliminar el efecto de la inflación durante el periodo observado. Para este análisis se utiliza la serie de empalme del Índice de Precios al consumidor (IPC) publicada por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE).

Tabla 2. Apropiaciones del PGN del ST a precios constantes (2018-2024)

Concepto	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Índice de Precios al Consumidor (IPC) Base diciembre de 2018 = 100	100,0	103,8	105,5	111,4	126,0	137,7	144,9
Cifras en miles de millones de pesos							
Apropiación del Sector Transporte							
Concepto	A precios	2018	2019	2020	2021	2022	2024
Recursos del PGN del ST	Corrientes	6.103,9	8.255,7	8.840,5	12.428,7	13.749,2	16.276,7
	Constantes	6.103,9	7.953,5	8.379,6	11.156,9	10.912,1	10.957,0

Fuente: Elaboración propia con base en información del CHIP de la CGN y del DANE (2025).

Como se puede observar en la tabla 2, si bien los recursos del PGN destinados al ST, a precios corrientes, crecieron 160,1% entre 2018 y 2024, el crecimiento a precios constantes fue de 79,5%.

La Tabla 3 presenta el detalle de recursos asignados del PGN al ST por Unidad Ejecutora de Presupuesto (UEP).

Tabla 3. Desagregación por entidad de las cifras del PGN 2018-2024 del ST

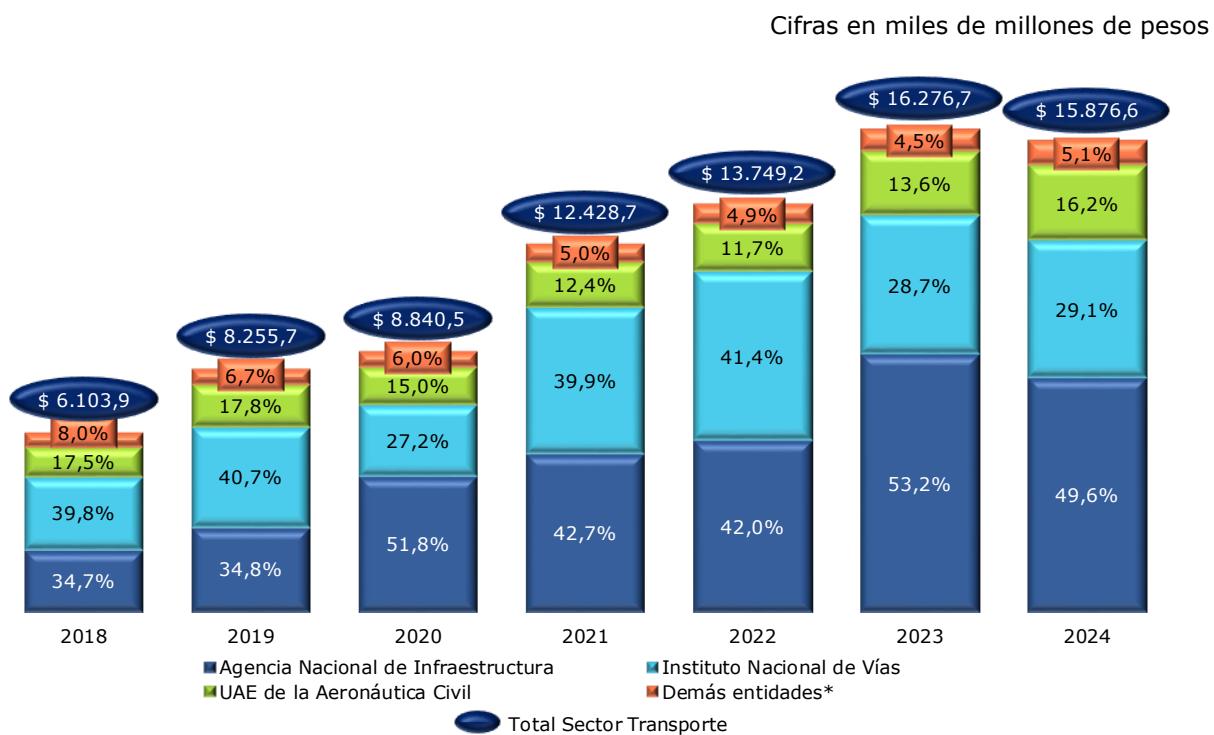
Entidad	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Agencia Nacional de Infraestructura	2.118,9	2.876,4	4.578,5	5.308,3	5.772,6	8.658,0	7.876,9
Instituto Nacional de Vías	2.430,3	3.358,9	2.402,8	4.954,0	5.698,7	4.672,2	4.613,2
UAE de la Aeronáutica Civil	1.067,2	1.465,6	1.321,9	1.544,9	1.605,9	2.207,4	2.573,9
Ministerio de Transporte	249,6	296,7	271,4	392,1	459,1	469,9	505,0
Agencia Nacional de Seguridad Vial	147,7	162,6	162,3	164,1	144,3	172,4	195,0
Cormagdalena	46,8	47,6	55,1	-	-	-	-
Superintendencia de Puertos y Transporte	38,6	43,1	46,7	54,7	57,8	66,7	79,0
Unidad de Planeación del Sector de Infraestructura de Transporte	2,4	2,4	0,9	9,4	9,6	28,9	33,6
Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte	2,4	2,4	0,9	1,2	1,2	1,2	-
Total Sector Transporte	6.103,9	8.255,7	8.840,5	12.428,7	13.749,2	16.276,7	15.876,6

Fuente: Elaboración propia con base en los cuadros de ejecución del PGN publicados por el MHCP (2025)³.

Como se puede observar en el gráfico 1, la UEP Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena (CORMAGDALENA) no forma parte del ST; sin embargo, para los años 2018-2020 recibió recursos del PGN para financiar proyectos estratégicos como el de navegabilidad del río Magdalena. Esta entidad funciona como una Empresa Industrial y Comercial del Estado (EICE) y tiene como objeto la recuperación de la navegación y de la actividad portuaria, la adecuación y conservación de tierras, la generación y distribución de energía, así como el aprovechamiento sostenible y la preservación del medioambiente, los recursos ictiológicos y demás recursos naturales renovables (artículo 2 de la Ley 161 de 1994). Aunque CORMAGDALENA no está formalmente adscrita al MT, colabora con este ministerio en la ejecución de proyectos relacionados con la infraestructura fluvial y la navegación del río Magdalena.

El Gráfico 2 presenta la evolución de los recursos del PGN asignados a las UEP del ST en el periodo 2018-2024.

Gráfico 2. Cifras del PGN del ST (2018-2024)



³ Los nombres de la Superintendencia de Puertos y Transporte y la Unidad de Planeación del Sector de Infraestructura de Transporte se presentan en esta sección tal como aparecen en la información del PGN publicada por el MHCP.

Fuente: Elaboración propia con base en los cuadros de ejecución del PGN publicados por el MHCP (2025).

*La categoría “Demás entidades” incluye: Ministerio de Transporte, Agencia Nacional de Seguridad Vial, Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena, Superintendencia de Puertos y Transporte, Unidad de Planeación del Sector de Infraestructura de Transporte y la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte.

De acuerdo con el gráfico 2, en promedio, el 44,1% de los recursos del PGN del ST fueron asignados a la ANI, el 35,2% para el INVIAST, el 14,9% para la AEROCIVIL y el 5,8% restante a las demás entidades del sector. La ANI concentró el mayor porcentaje durante todo el periodo, pasando de 34,7% en 2018 a 49,6% en 2024, alcanzando su mayor participación en 2023 con 53,2%. El INVIAST se ubicó como la segunda entidad con mayor participación en asignación de recursos del PGN en el sector, con una participación que osciló entre 27,2% y 41,4%. Por su parte, la AEROCIVIL presentó una participación que varió entre 11,7% y 17,8% en el periodo.

3. Cifras de la situación financiera y los resultados del ST

A continuación, se presentan las cifras de la situación financiera y los resultados agregados del ST⁴. Esta información corresponde a las siete ECP que conforman el sector: MT, ANI, INVIAST, SUPERTRANSPORTE, AEROCIVIL, ANSV y UPIT⁵. Como se mencionó en la sección 1 de este documento, las entidades CRIT e INVIR no son ECP.

Los datos utilizados en este análisis fueron obtenidos a través del Sistema Consolidador de Hacienda e Información Financiera Pública (CHIP), administrado por la CGN.

3.1. Análisis de las cifras de situación financiera del ST

El gráfico 3 presenta la evolución histórica de las cifras de la situación financiera del ST entre 2018 y 2024.

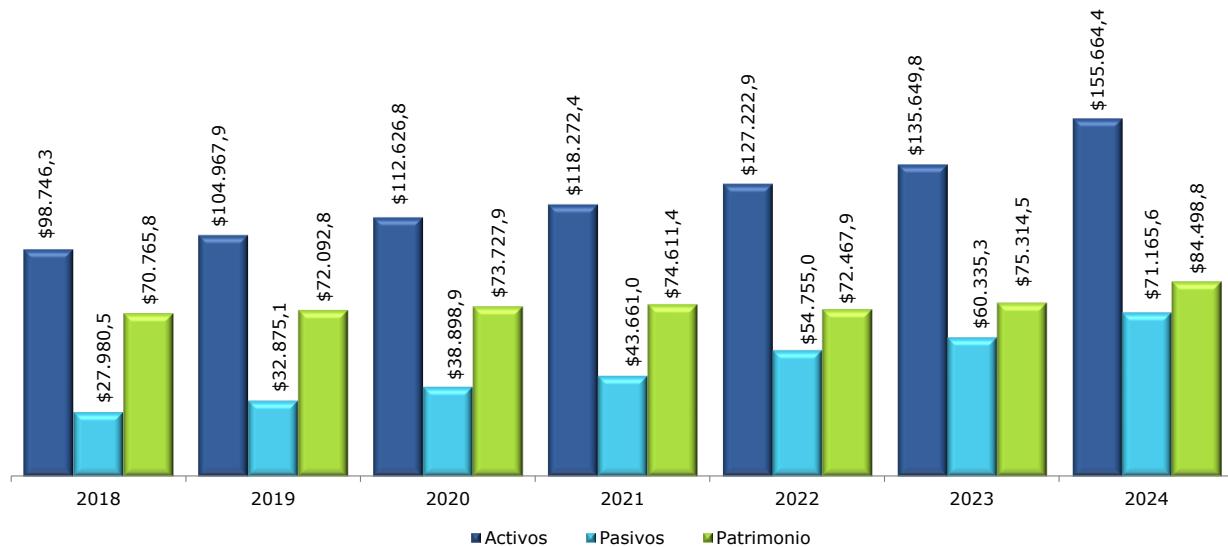
De acuerdo con lo observado en el gráfico 3, entre los años 2018 y 2024, las cifras agregadas de las entidades del ST muestran un crecimiento sostenido en los *Activos*, que pasaron de \$98.746,3 en 2018 a \$155.664,4 en 2024; este incremento refleja un crecimiento de 57,6% en el periodo. Los *Pasivos* también muestran una tendencia creciente, con un aumento de \$27.980,5 en 2018 a \$71.165,6 en 2024, lo que representa un crecimiento del 154,3%.

⁴ El proceso de agregación consiste en la suma aritmética de los valores reportados en cada código contable, sin realizar ningún proceso de eliminación por operaciones recíprocas. En este caso no se presentan cifras consolidadas del sector, dado que las operaciones recíprocas entre las entidades que lo conforman no resultan representativas y, por tanto, no generan diferencias significativas en el análisis.

⁵ Según información disponible en el Sistema Consolidador de Hacienda e Información Financiera Pública (CHIP), la UPIT reporta información contable a la Contaduría General de la Nación a partir del año 2021.

Gráfico 3. Evolución de las cifras de situación financiera del ST (2018-2024)

Cifras en miles de millones de pesos



Fuente: Elaboración propia con base en información del CHIP de la CGN (2025).

En cuanto al *Patrimonio*, se observa un comportamiento estable con ligeras variaciones a lo largo del periodo. En efecto, inició en \$70.765,8 en 2018, alcanzando \$84.498,8 en 2024, lo que implica un crecimiento del 19,4%. A partir de 2021, el ritmo de crecimiento del *Patrimonio* se desaceleró y presentó una leve caída en 2022, aunque tuvo variaciones positivas en los dos años siguientes con crecimientos del 3,9% en 2023 y del 12,2% en 2024.

La tabla 4 y el gráfico 4 muestran la evolución de las cifras de *Activos* del ST, en el total y por entidad, para el periodo 2018-2024. Asimismo, el gráfico 4 muestra la participación porcentual de cada una de las entidades en el total de *Activos* agregados del sector durante el periodo.

Tabla 4. Evolución de las cifras de Activos del ST por entidad (2018-2024)

Cifras en miles de millones de pesos

Entidad	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
ANI	46.052,7	53.626,0	63.353,5	68.612,2	77.680,5	84.912,8	95.150,9
INVIAS	38.058,2	38.146,5	36.255,1	35.694,2	33.265,2	33.164,8	40.844,4
AEROCIVIL	13.894,4	12.387,0	12.180,4	13.065,8	15.214,9	16.252,8	17.395,9
Demás entidades*	741,0	808,4	837,8	900,2	1.062,3	1.319,4	2.273,2
Total Activos	98.746,3	104.967,9	112.626,8	118.272,4	127.222,9	135.649,8	155.664,4

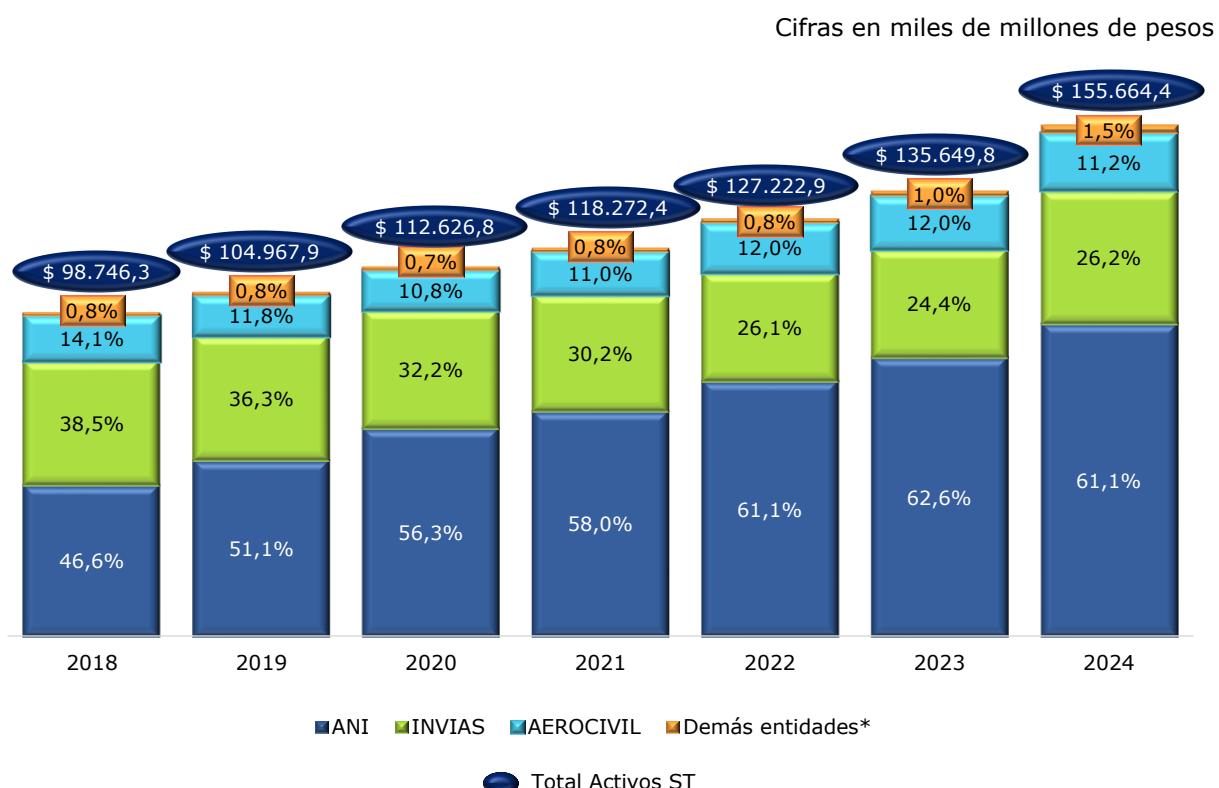
Fuente: Elaboración propia con base en información del CHIP de la CGN (2025).

*La categoría “Demás entidades” incluye: Ministerio de Transporte, Agencia Nacional de Seguridad Vial, Superintendencia de Transporte y la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte.

De acuerdo con lo observado en la tabla 4 y el gráfico 4, sobre la participación de las entidades en el total de *Activos* del ST, se destaca la ANI, con una participación

promedio del 56,7% entre 2018 y 2024, alcanzando su nivel más alto en 2023 con el 62,6%. El INVIAS mostró una participación promedio del 30,6% en el periodo, con una tendencia decreciente desde 38,5% en 2018 hasta 26,2% en 2024. Por su parte, la AEROCIVIL mantuvo una participación cercana al 12,0%, con ligeras variaciones, mientras que las demás entidades representaron, en promedio, el 0,9% del total, alcanzando una participación máxima de 1,5% en el 2024.

Gráfico 3. Composición porcentual de los Activos del ST por entidad (2018-2024)



Fuente: Elaboración propia con base en información del CHIP de la CGN (2025).

*La categoría “Demás entidades” incluye: Ministerio de Transporte, Agencia Nacional de Seguridad Vial, Superintendencia de Transporte y la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte.

Con respecto a la evolución de los Activos de la ANI, en la tabla 4 se puede observar que estos presentaron un crecimiento del 106,6% entre el 2018 y el 2024, con un crecimiento anual promedio de 12,9%.

Por su parte, en relación con los Activos del INVIAS, la tabla 4 muestra que estos registraron una disminución de (\$4.893,4) entre 2018 y 2023, lo que corresponde a una variación negativa de (12,9%). Sin embargo, en 2024 se observó un incremento de \$7.679,6 con respecto al año anterior, alcanzando un total de \$40.844,4.

Como complemento de la información del ST presentada, la tabla 5 y el gráfico 5 muestran la distribución de los Activos por grupo contable, para el periodo 2018-2024.

Tabla 5. Composición de los Activos del ST por grupo (2018-2024)

Cifras en miles de millones de pesos

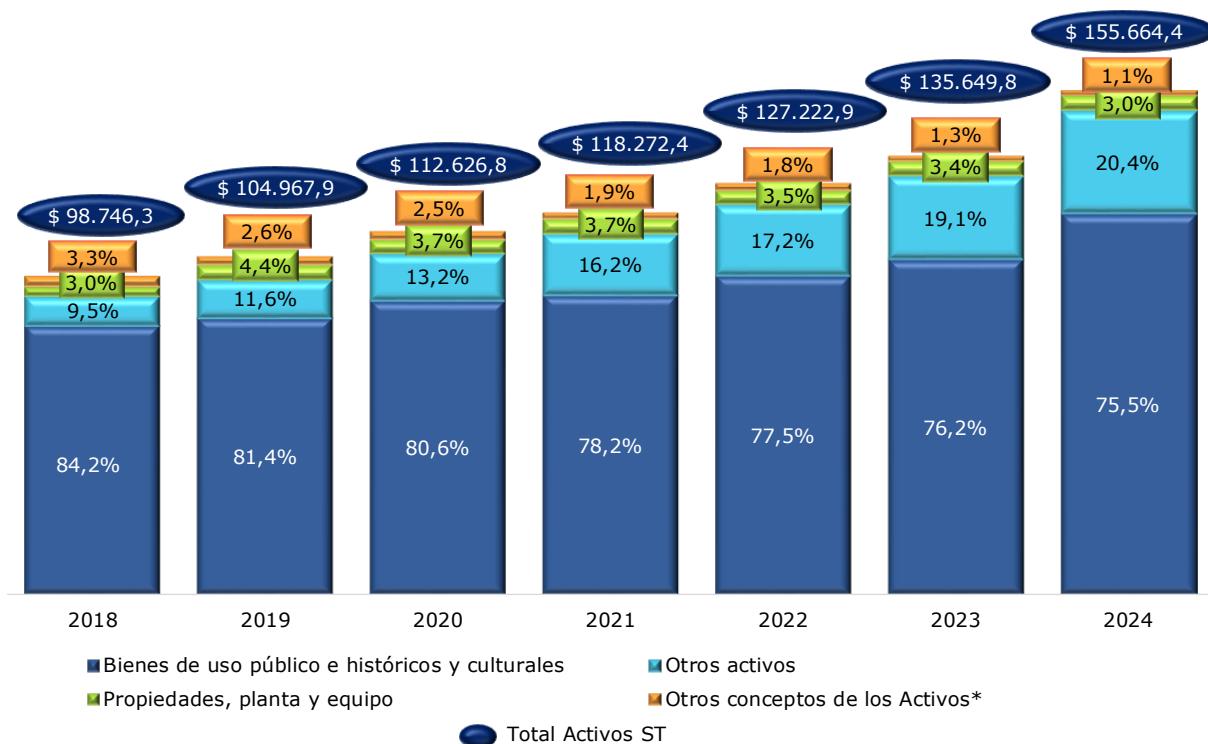
Grupo	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Bienes de uso público e históricos y culturales	83.125,5	85.397,5	90.764,7	92.483,6	98.622,6	103.398,4	117.600,9
Otros activos	9.341,9	12.182,4	14.836,6	19.206,0	21.886,9	25.923,8	31.721,0
Propiedades, planta y equipo	3.002,7	4.627,1	4.165,5	4.409,2	4.442,8	4.560,4	4.688,7
Otros conceptos de los Activos*	3.276,2	2.760,9	2.860,0	2.173,6	2.270,6	1.767,2	1.653,8
Total Activos	98.746,3	104.967,9	112.626,8	118.272,4	127.222,9	135.649,8	155.664,4

Fuente: Elaboración propia con base en información del CHIP de la CGN (2025).

*La categoría "Otros conceptos de los Activos" incluye los grupos: Cuentas por cobrar, Efectivo y equivalentes al efectivo, Inversiones e instrumentos derivados e Inventarios.

Gráfico 5. Composición porcentual de los Activos del ST por grupo (2018-2024)

Cifras en miles de millones de pesos



Fuente: Elaboración propia con base en información del CHIP de la CGN (2025).

*La categoría "Otros conceptos de los Activos" incluye los grupos: Cuentas por cobrar, Efectivo y equivalentes al efectivo, Inversiones e instrumentos derivados e Inventarios.

Como se puede observar en la tabla 5 y el gráfico 5, entre los años 2018 y 2024, la composición de los *Activos del ST* muestra que el grupo de *Bienes de uso público e históricos y culturales* representa el mayor porcentaje del total, aunque su participación disminuye progresivamente de 84,2% en 2018 a 75,5% en 2024. En valores absolutos, estos bienes aumentaron de \$83.125,5 a \$117.600,9 durante el mismo periodo. Por su parte, el grupo de *Otros activos* incrementó su proporción en

el total de *Activos*, pasando de 9,5% en 2018 a 20,4% en 2024, con un crecimiento en valores absolutos de \$9.341,9 a \$31.721,0.

En cuanto al grupo de *Propiedades, planta y equipo*, su participación porcentual en los *Activos* totales del sector se mantuvo relativamente estable durante el periodo de análisis, con un porcentaje de participación de entre 3,0% y 4,4% a lo largo del periodo, y un aumento en su valor absoluto de \$3.002,7 en 2018 a \$4.688,7 en 2024. Por último, el grupo de *Otros conceptos de los Activos* muestra una reducción, pasando de 3,3% en 2018 a 1,1% en 2024, indicando una disminución sostenida dentro de la estructura total de los *Activos*.

En línea con lo anterior, al profundizar en las cifras de la ANI, se encontró que, en promedio, el 75,9% de sus *Activos* estuvieron concentrados en el grupo de *Bienes de uso público e históricos y culturales*, sobre el cual, de acuerdo con las notas a los estados financieros de la entidad para la vigencia 2024, se menciona que:

En cuanto a los bienes de uso público, la ANI identifica aquellos activos (Contratos de Concesión) destinados al uso, goce y disfrute de la comunidad, los cuales están permanentemente al servicio de esta, con las limitaciones establecidas por el ordenamiento jurídico y la autoridad competente. El Estado cumple un rol fundamental en la protección, administración, mantenimiento y apoyo financiero de estos bienes, los cuales se caracterizan por ser inalienables, imprescriptibles e inembargables.

Los bienes de uso público vinculados a acuerdos de concesión y asociaciones público-privadas (APP) incluyen activos de infraestructura de transporte en fase de construcción o en operación en los distintos modos de transporte: carretero, férreo y marítimo (ANI, 2025; pág, 53).

En cuanto al INVIAS, se encontró que el grupo de *Bienes de uso público e históricos y culturales* concentró, en promedio, el 86,1% del total de los *Activos* de la entidad en el periodo 2018-2024. Por su parte, el grupo de *Otros activos* presentó un crecimiento sostenido a partir de 2021, pasando de \$3.651,3 a \$6.114,5 en 2024, lo que incrementó su participación relativa de 10,2% a 15,0%. Finalmente, los *Otros conceptos* de los *Activos* mantuvieron valores bajos y estables en el periodo, con participaciones entre 2,1% y 6,8%.

El gráfico 6 presenta la evolución porcentual de los *Pasivos* del ST y la tabla 6 muestra la participación de cada una de las entidades analizadas entre 2018 y 2024.

Tabla 6. Evolución de las cifras de *Pasivos* del ST por entidad (2018-2024)

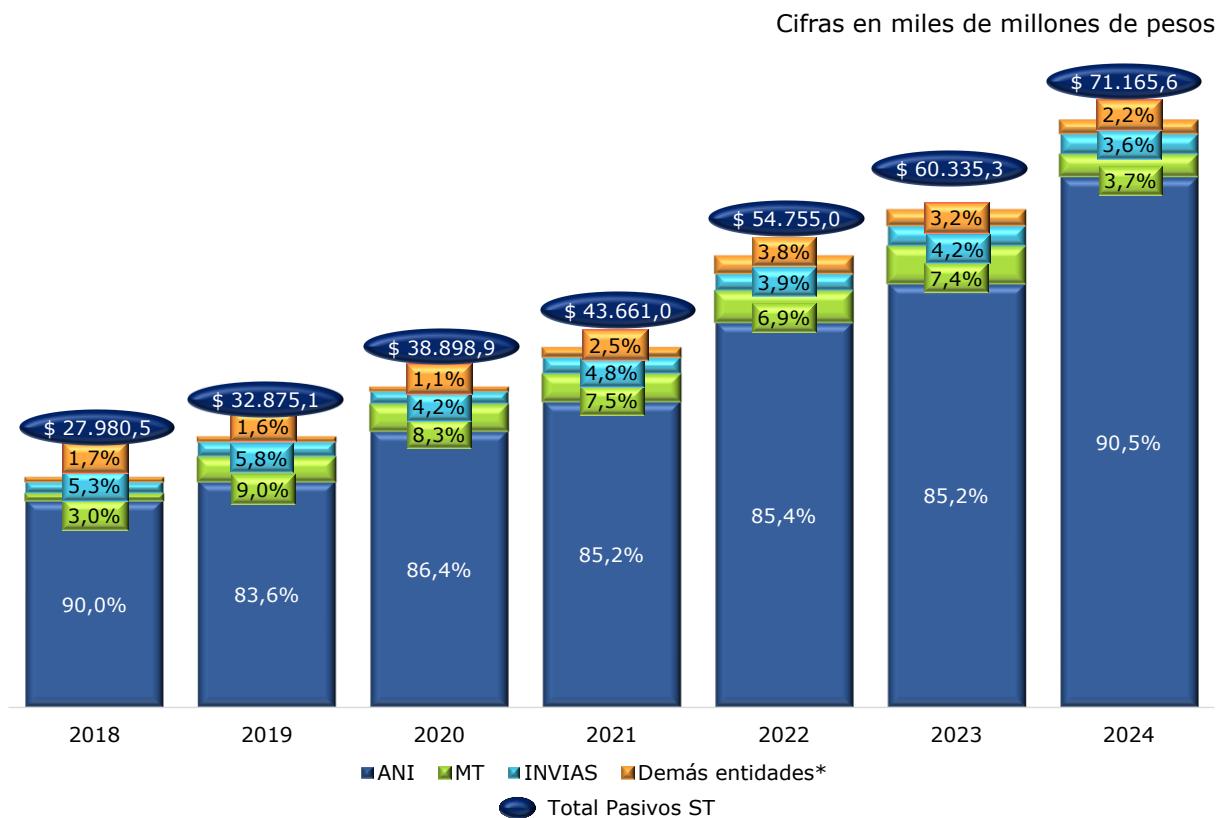
Cifras en miles de millones de pesos

Entidad	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
ANI	25.185,7	27.492,7	33.598,6	37.185,1	46.765,4	51.426,9	64.394,0
MT	836,2	2.971,5	3.239,4	3.290,9	3.772,9	4.493,1	2.648,9
INVIAS	1.493,5	1.902,0	1.625,3	2.106,7	2.161,5	2.549,3	2.555,7
Demás entidades*	465,1	508,9	435,6	1.078,3	2.055,2	1.866,0	1.567,0
Total Pasivos	27.980,5	32.875,1	38.898,9	43.661,0	54.755,0	60.335,3	71.165,6

Fuente: Elaboración propia con base en información del CHIP de la CGN (2025).

*La categoría “Demás entidades” incluye: Agencia Nacional de Seguridad Vial, Superintendencia de Transporte, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil y la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte.

Gráfico 6. Composición porcentual de los Pasivos del ST por entidad (2018-2024)



Fuente: Elaboración propia con base en información del CHIP de la CGN (2025).

*La categoría “Demás entidades” incluye: Agencia Nacional de Seguridad Vial, Superintendencia de Transporte, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil y la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte.

De acuerdo con lo observado en la tabla 6 y el gráfico 6, los *Pasivos* del ST pasaron de \$27.980,5 en 2018 a \$71.165,6 en 2024, lo que representó un aumento de \$43.185,1, equivalente a una variación de 154,3%.

Con respecto a la participación de las entidades en el total de los *Pasivos* del sector, se destaca la ANI, que concentró, en promedio, el 86,6% del total en el periodo 2018-2024, alcanzando su mayor participación en 2024 con el 90,5%, lo que se explica por ser la entidad que debe reconocer las obligaciones surgidas de los contratos de concesión para las infraestructuras o redes definidas en la Ley. El MT mostró una participación promedio del 6,6%, con porcentajes entre el 3,0% obtenido en 2018 y el 9,0% obtenido en 2019. Por su parte, el INVIAS registró una participación promedio del 4,6% en los *Pasivos* totales del sector, manteniéndose relativamente

estable en el periodo, mientras que las demás entidades representaron, en promedio, el 2,3% del total, con un máximo de 3,8% en 2022.

En relación con la evolución de los *Pasivos* de la ANI, como la entidad más representativa en esta clase, la tabla 6 muestra que estos presentaron un crecimiento del 155,7% entre el 2018 y el 2024, presentando crecimientos anuales cercanos al 25,0% en los años 2020, 2022 y 2024.

La tabla 7 y el gráfico 7 presentan la evolución y composición de las cifras agregadas de los *Pasivos ST* en el periodo 2018-2024 por grupo contable.

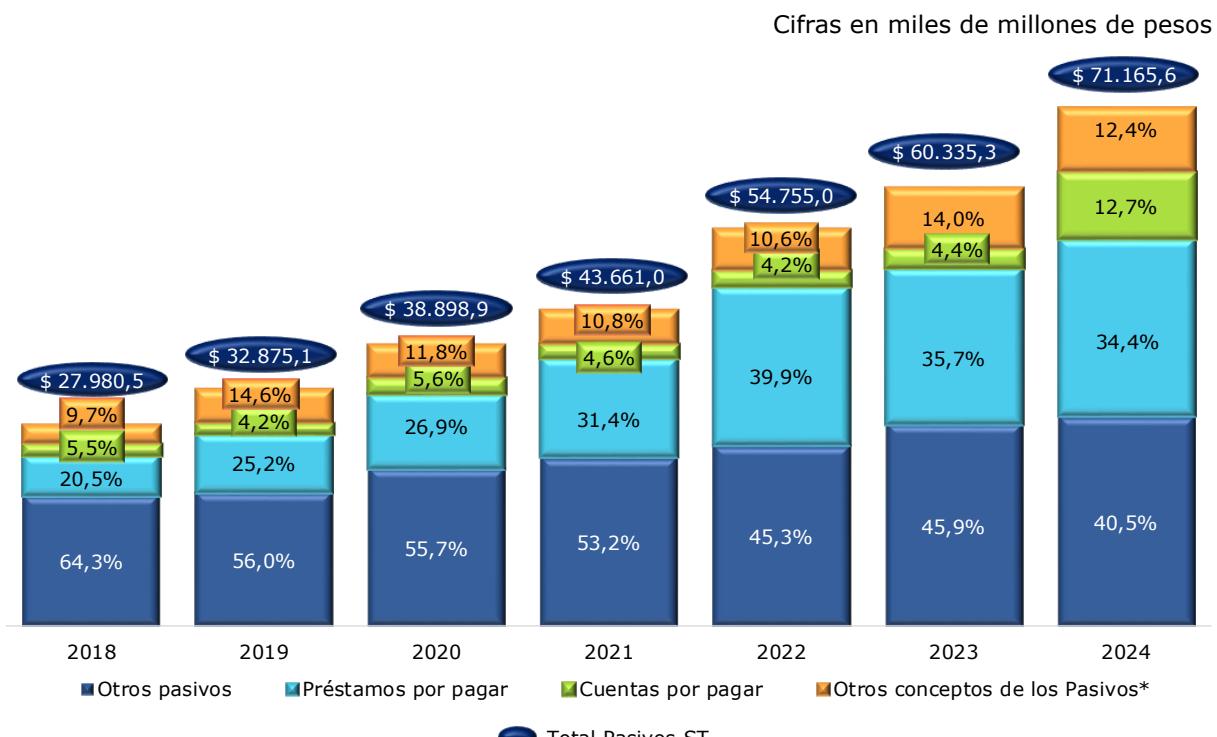
Tabla 7. Composición de los Pasivos del ST por grupo (2018-2024)

Grupo	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Otros pasivos	17.998,5	18.403,9	21.657,5	23.213,2	24.827,3	27.705,6	28.828,3
Préstamos por pagar	5.745,2	8.286,3	10.451,2	13.700,1	21.857,8	21.567,5	24.466,1
Cuentas por pagar	1.527,6	1.368,4	2.192,9	2.004,0	2.289,1	2.675,1	9.027,2
Otros conceptos de los Pasivos*	2.709,2	4.816,5	4.597,3	4.743,7	5.780,8	8.387,1	8.844,0
Total Pasivos	27.980,5	32.875,1	38.898,9	43.661,0	54.755,0	60.335,3	71.165,6

Fuente: Elaboración propia con base en información del CHIP de la CGN (2025).

*La categoría “Otros conceptos de los Pasivos” incluye los grupos: Provisiones y Beneficios a los empleados.

Gráfico 7. Evolución y composición de los Pasivos ST por grupo (2018-2024)



Fuente: Elaboración propia con base en información del CHIP de la CGN (2025).

*La categoría “Otros conceptos de los Pasivos” incluye los grupos: Provisiones y Beneficios a los empleados.

Conforme a lo observado en el gráfico 7, entre el 2018 y el 2024, los *Pasivos* totales del ST mostraron un crecimiento sostenido, al pasar de \$27.980,5 en 2018 a \$71.165,6 en 2024. Este aumento se explica principalmente por el grupo *Préstamos por pagar*, que ascendió de \$5.745,2 en 2018 a \$24.466,1 en 2024, y por el grupo de *Cuentas por pagar* el cual pasó de \$1.527,6 a \$9.027,2 en el mismo periodo.

En términos de composición, la participación relativa del grupo de *Otros pasivos* disminuyó progresivamente, pasando del 64,3% en 2018 al 40,5% en 2024, mientras que *Préstamos por pagar* incrementó su peso dentro del total. A partir de 2021, este último grupo superó el 30,0% de los *Pasivos*, alcanzando el 39,9% en 2022. Por su parte, las *Cuentas por pagar* pasaron de representar el 5,5% del total de *Pasivos* en 2018 a representar el 12,7% en 2024.

En línea con lo anterior, al profundizar en las cifras de la ANI, como la entidad más representativa en los *Pasivos* del sector, se encontró que, en promedio, el 57,9% de los *Pasivos* de la entidad estuvieron concentrados en el grupo de *Otros pasivos*, el cual presentó su mayor valor en el año 2024 con una cifra de \$27.526,5. De acuerdo con las notas a los estados financieros de la ANI de ese año, el incremento corresponde a que:

Es importante indicar que la ANI, cuenta hasta el 31 de diciembre de 2028 para identificar, reconocer y medir los activos de infraestructura de transporte que estaban concesionados al 1 de enero de 2018, así como los pasivos asociados. Este plazo fue otorgado por la Contaduría General de la Nación (CGN), según lo establecido en el artículo 7º transitorio de la Resolución CGN 602 de 2018, modificada posteriormente por las resoluciones CGN 228 de 2021 y 443 de 2024.

Por lo anteriormente expuesto, la cuenta Otros pasivos diferidos presenta para el 2024 un saldo por valor de \$27.508.615.521.986, como pasivo no corriente, con un incremento neto de \$1.633.032.569.912 (...)

(...) Las variaciones presentadas, en las operaciones frente al año 2023, obedecieron a:

- Modo de transporte carretero: actualización de la red de carretera en aplicación de la técnica de medición establecida.
- Modo de transporte portuario: la actualización de inversiones reportada por los concesionarios.
- Modo de transporte férreo: la actualización de información remitida por los concesionarios e interventorías. (ANI, 2025; pág, 151, cifras de la entidad expresadas en pesos).

La tabla 8 y el gráfico 8 presentan la evolución porcentual del *Patrimonio* del ST y la participación de cada una de las entidades más representativas del sector entre los años 2018 y 2024.

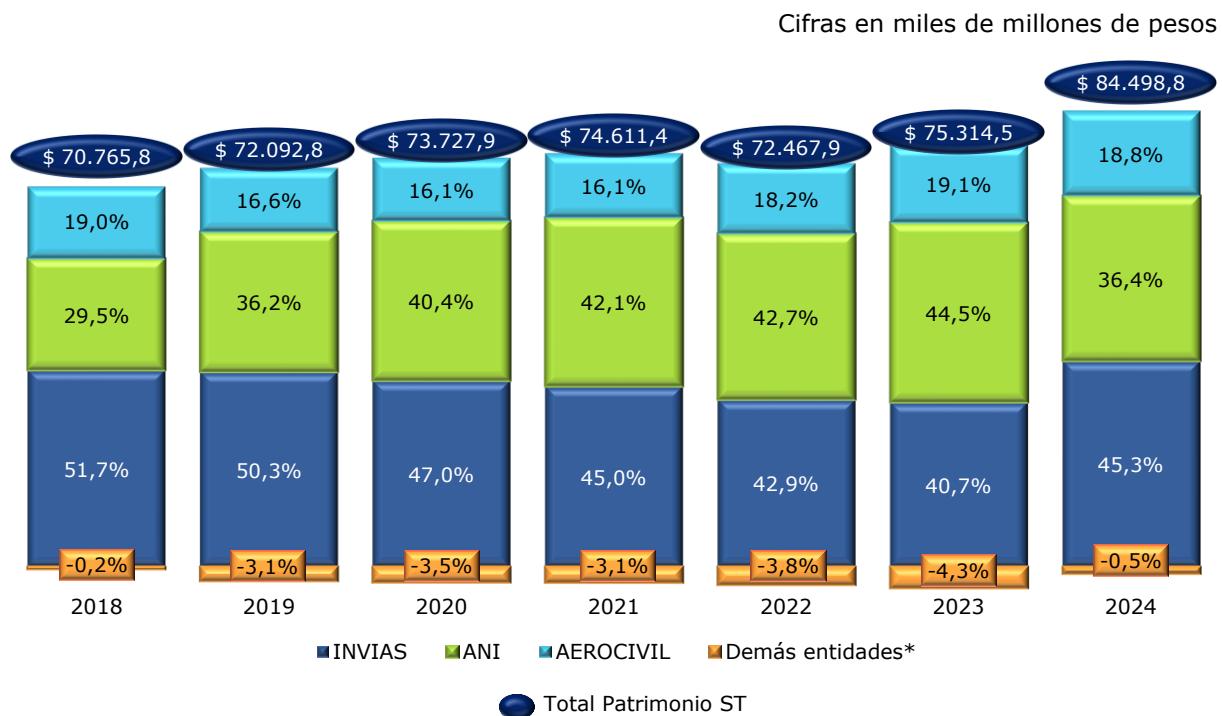
Tabla 8. Evolución de las cifras de Patrimonio del ST por entidad (2018-2024)

Entidad	Cifras en miles de millones de pesos						
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
INVIAS	36.564,8	36.244,5	34.629,7	33.587,5	31.103,7	30.615,5	38.288,7
ANI	20.867,0	26.133,3	29.754,9	31.427,1	30.915,1	33.485,9	30.756,9
AEROCIVIL	13.464,1	11.956,6	11.840,0	12.020,6	13.185,3	14.414,6	15.859,2
Demás entidades*	474,9	504,5	528,2	614,4	723,8	856,6	1.026,4
MT	(605,0)	(2.746,1)	(3.024,9)	(3.038,2)	(3.460,0)	(4.058,1)	(1.432,4)
Total Patrimonio	70.765,8	72.092,8	73.727,9	74.611,4	72.467,9	75.314,5	84.498,8

Fuente: Elaboración propia con base en información del CHIP de la CGN (2025).

*La categoría “Demás entidades” incluye: Agencia Nacional de Seguridad Vial, Superintendencia de Puertos y Transporte y la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte.

Gráfico 8. Evolución porcentual del Patrimonio del ST por entidad (2018-2024)



Fuente: Elaboración propia con base en información del CHIP de la CGN (2025).

*La categoría “Demás entidades” incluye: Agencia Nacional de Seguridad Vial, Superintendencia de Transporte y la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte.

En relación con la evolución general del *Patrimonio* del sector en el periodo 2018-2024, en la tabla 8 y el gráfico 8 se observa un crecimiento total de \$13.733,0, al

pasar de \$70.765,8 en 2018 a \$84.498,8 en 2024, lo que representó una variación positiva del 19,4%. En el comportamiento anual se evidencia una tendencia de crecimiento sostenido, con excepción de 2022, año en el que el patrimonio disminuyó en \$2.143,5 frente al valor registrado en 2021. El crecimiento sostenido se explica por la incorporación que vienen realizando las diversas entidades del ST de las infraestructuras o redes bajo su responsabilidad.

En cuanto a la participación por entidades, se observa que el INVIAS concentró, en promedio, el 46,1% del total del *Patrimonio* entre 2018 y 2024, registrando su mayor valor en 2024 con \$38.288,7. La ANI representó, en promedio, el 38,8% y mostró un comportamiento creciente hasta 2021, cuando alcanzó \$31.427,1, para luego disminuir ligeramente y cerrar en \$30.756,9 en 2024. La AEROCIVIL mantuvo una participación promedio del 17,7% en el periodo, pasando de \$13.464,1 en 2018 a \$15.859,2 en 2024.

Las entidades ANSV, SUPERTRANSPORTES y UPIT incrementaron gradualmente su participación, aunque con valores bajos en términos absolutos. Por su parte, la única entidad que registró valores negativos del *Patrimonio* durante todo el periodo fue el MT, con una mejora en 2024 respecto a los años previos. Entre 2023 y 2024, el *Patrimonio* del MT presentó una variación positiva al pasar de un valor negativo de (\$4.058,1) a (\$1.432,4), lo que significó un incremento de \$2.625,7, equivalente a 64,7%.

Según las notas a los estados financieros del MT a 31 de diciembre de 2024, el incremento de su *Patrimonio* en dicho año obedeció a un incremento del grupo *Resultado del ejercicio* por valor de \$2.798,7, el cual para el año 2024 reflejó una utilidad neta (excedente) por valor de \$2.114,5, en especial por la reversión de provisiones asociadas a procesos judiciales.

Tabla 9. Composición del Patrimonio del ST por grupo (2018-2024)

Grupo	Cifras en miles de millones de pesos						
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Patrimonio de las entidades de gobierno	70.765,8	72.092,8	73.727,9	74.611,4	72.467,9	75.314,5	84.498,8
Total Patrimonio	70.765,8	72.092,8	73.727,9	74.611,4	72.467,9	75.314,5	84.498,8

Fuente: Elaboración propia con base en información del CHIP de la CGN (2025).

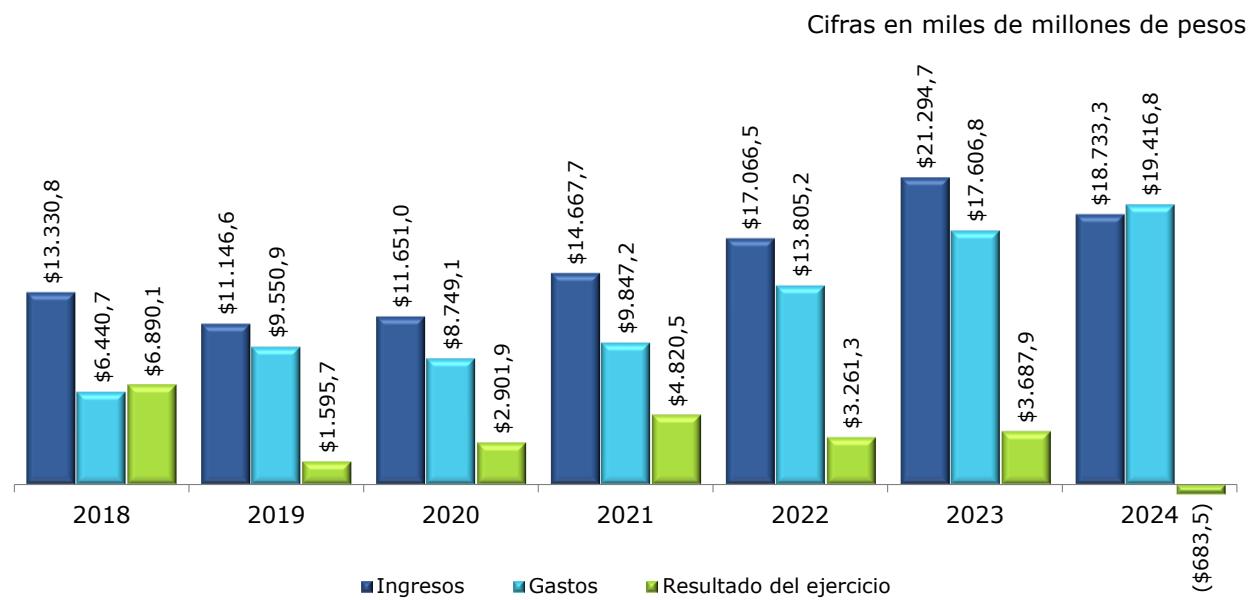
Con respecto a la composición del *Patrimonio* del ST, la tabla 9 muestra que este se encuentra integrado completamente por el grupo de *Patrimonio de las entidades de gobierno*.

3.2. Análisis de las cifras de resultados del ST

El gráfico 9 presenta la evolución de los conceptos (clases contables) que componen las cifras de los resultados del ST en el periodo 2018-2024.

Como se puede observar en el gráfico 9, los *Ingresos* del ST mostraron una tendencia general al alza, aumentando de \$13.330,8 en 2018 a \$21.294,7 en 2023, con disminuciones en 2019 y 2024. Por su parte, durante el periodo de análisis, los *Gastos* también presentaron un crecimiento sostenido, pasando de \$6.440,7 en 2018 a \$19.416,8 en 2024. A pesar del incremento de los *Gastos*, el resultado del ejercicio permaneció positivo durante el periodo 2018-2023, mientras que para el año 2024, el resultado del ejercicio es negativo en (\$683,5).

Gráfico 9. Evolución de las cifras Resultados del ST (2018-2024)



Fuente: Elaboración propia con base en información del CHIP de la CGN (2025).

Como se puede observar en el gráfico, para el año 2024 los *Ingresos* del sector disminuyeron a \$18.733,3, mientras que los *Gastos* aumentaron a \$19.416,8, superando por primera vez a los *Ingresos* durante el periodo analizado. Como consecuencia, el resultado del ejercicio se convirtió en negativo, registrando un déficit de (\$683,5).

La tabla 10 y el gráfico 10 presentan la evolución de los *Ingresos* del ST y la participación de cada una de las entidades del sector durante el periodo 2018-2024.

Tabla 10. Evolución de las cifras de Ingresos del ST por entidad (2018-2024)

Cifras en miles de millones de pesos

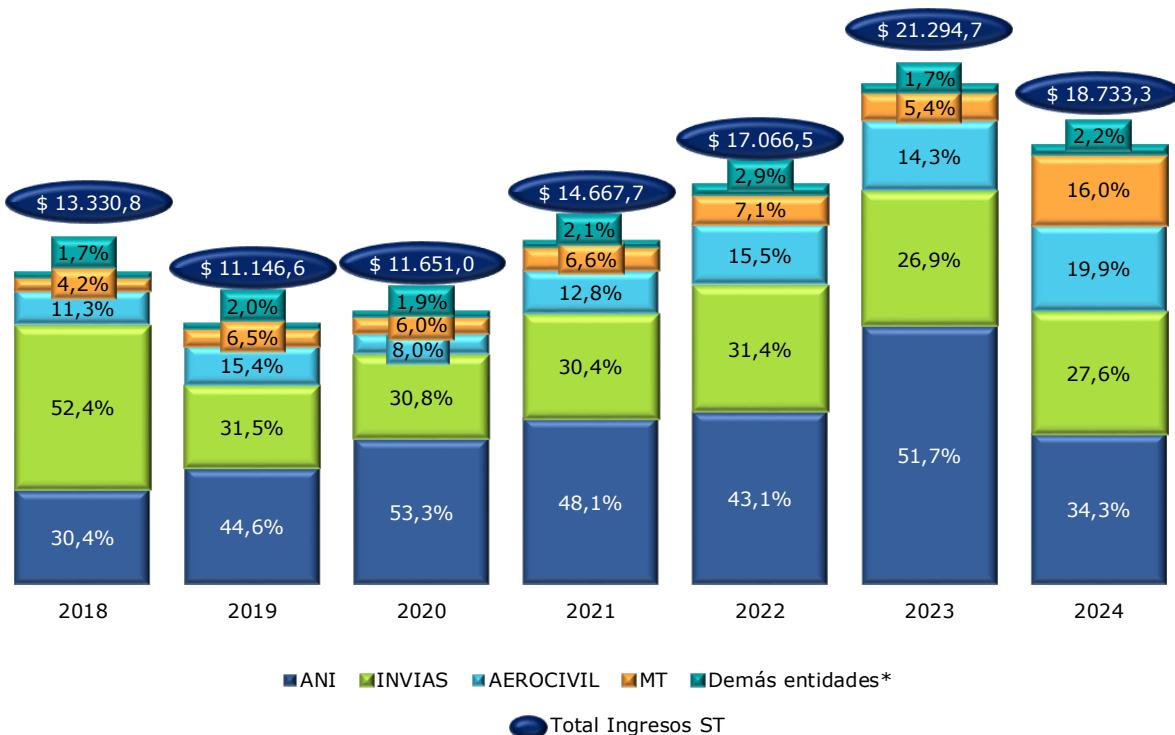
Entidad	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
ANI	4.048,6	4.971,5	6.214,0	7.059,8	7.363,4	11.007,9	6.430,2
INVIAS	6.986,8	3.506,6	3.583,4	4.451,6	5.363,9	5.719,5	5.170,8
AEROCIVIL	1.512,1	1.711,3	932,6	1.884,0	2.637,6	3.041,6	3.719,3
MT	565,4	724,1	701,4	964,2	1.214,2	1.140,1	2.988,8
Demás entidades*	217,9	233,1	219,6	308,1	487,4	385,6	424,2
Total Ingresos	13.330,8	11.146,6	11.651,0	14.667,7	17.066,5	21.294,7	18.733,3

Fuente: Elaboración propia con base en información del CHIP de la CGN (2025).

*La categoría “Demás entidades” incluye: Agencia Nacional de Seguridad Vial, Superintendencia de Transporte y la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte.

Gráfico 10. Composición porcentual de los Ingresos del ST por entidad (2018-2024)

Cifras en miles de millones de pesos



Fuente: Elaboración propia con base en información del CHIP de la CGN (2025).

*La categoría “Demás entidades” incluye: Agencia Nacional de Seguridad Vial, Superintendencia de Transporte y la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte.

De acuerdo con lo observado en la tabla 10 y el gráfico 10, entre los años 2018 y 2024, los *Ingresos* del ST pasaron de \$13.330,8 a \$18.733,3, lo que representó un crecimiento de \$5.402,5 equivalente al 40,5%. Este incremento estuvo explicado, principalmente, por el comportamiento de los *Ingresos* de la ANI y la AEROCIVIL, que aumentaron en \$2.381,6 y \$2.207,2 respectivamente durante el periodo, aportando el 85,0% de la variación total del sector. Adicionalmente, los *Ingresos* de INVIA disminuyeron en (\$1.816,0), mientras que las demás entidades registraron un crecimiento de \$2.629,7, equivalente a una participación del 48,7% en la variación.

Con relación a los *Ingresos* de la ANI, tal como se observa en la tabla 10, los *Ingresos* aumentaron 58,8% durante el periodo de análisis, pasando de \$4.048,6 en 2018 a \$6.430,2 en 2024. Además, se observa un incremento particular en el año 2023, en el cual los *Ingresos* de la entidad se incrementaron en 49,5%, pasando de \$7.363,4 a \$11.007,9. De acuerdo con la información financiera de la entidad, esta variación

se dio principalmente en el grupo de *Operaciones interinstitucionales*, el cual presentó un aumento de \$2.817,0.

Asimismo, para el 2024 la ANI presentó una reducción de (41,6%) en sus *Ingresos* explicados de igual forma por el grupo de *Operaciones interinstitucionales*, el cual registró en ese año una caída de (\$4.971,1), equivalente al (59,3%) con respecto al año anterior. Sobre esta variación, las notas a los estados financieros de la ANI señalan:

(...) no se recibió por parte del Ministerio de Hacienda y Crédito Público los recursos para el pago de los aportes estatales de los proyectos de concesión carreteros, fluvial y otros proveedores por valor de 4,2 billones de pesos aproximadamente que no ingresó a caja, tal como se visualiza en la siguiente tabla, donde se refleja la disminución en los ingresos sobre las Operaciones Interinstitucionales con el Ministerio de Hacienda frente al periodo anterior, donde sí se recibió recursos para cubrir el valor total del déficit presentado de vigencias futuras año 2022 de los proyectos carreteros, cancelados en el año 2023. (ANI, 2025; pág. 177)

Frente a los *Ingresos* del INVIAIS, estos presentaron una disminución de (\$3.480,2) entre los años 2018 y 2019, pasando de \$6.986,8 a \$3.506,6. A partir de 2020 y hasta el año 2023, se observa un aumento gradual, con *Ingresos* de \$3.583,4 en 2020, \$4.451,6 en 2021 y \$5.363,9 en 2022, alcanzando \$5.719,5 en 2023. En 2024 los *Ingresos* disminuyen nuevamente en (\$548,7) frente al año 2023, registrando un valor de \$5.170,8 en 2024.

En relación con la reducción de los *Ingresos* de la entidad en 2019, esto se explica principalmente por el grupo de *Otros ingresos*, el cual registró en ese año una caída de (\$3.119,9), equivalente al (93,9%) del valor del grupo en el año 2018. Sobre esta variación, las notas a los estados financieros del INVIAIS para el año 2019 señalan:

(...) La cuenta de otros ingresos presenta una disminución de \$3.119.864.802 miles de pesos, explicada principalmente, en la estimación de recuperación de recursos causada en la vigencia anterior, de acuerdo con la calificación del riesgo presentada en los Procesos Jurídicos, reportada en el e-Kogui (INVIAIS, 2020; pág. 140)

Con relación a los *Ingresos* del MT, la tabla 10 muestra que estos crecieron 428,6% entre el 2018 y el 2024, destacándose particularmente el aumento presentado en este último año en el cual se ubicaron en \$2.988,8 luego de registrar un valor de \$1.140,1 en 2023. Sobre esta variación, las notas a los estados financieros del MT para el año 2024 señalan que el incremento obedece principalmente al aumento de la cuenta *4.8.31. Reversión de Provisiones*, específicamente en la subcuenta *4.8.31.01. Litigios y demandas*, por valor de \$2.087.4.

La composición de los *Ingresos* del sector por grupo contable se presenta en la tabla 11 y en el gráfico 11.

Tabla 11. Composición de los Ingresos del ST por grupo (2018-2024)

Cifras en miles de millones de pesos

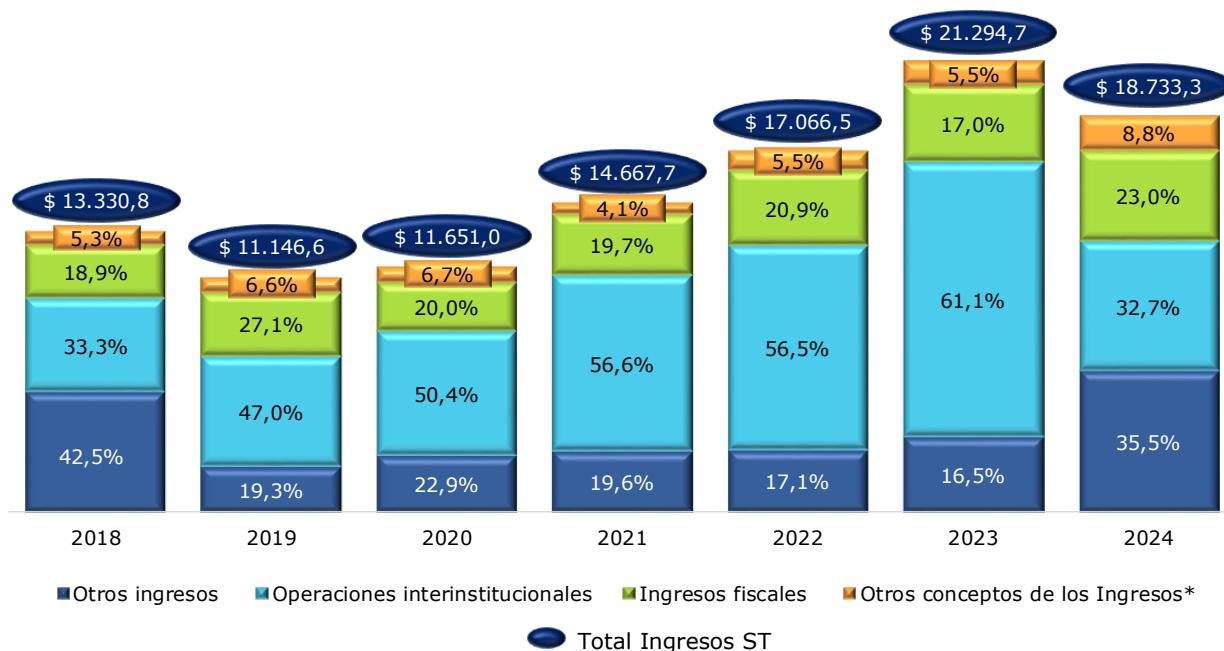
Grupo	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Otros ingresos	5.665,4	2.147,0	2.667,6	2.872,7	2.924,7	3.523,0	6.657,2
Operaciones interinstitucionales	4.433,0	5.233,6	5.870,1	8.308,8	9.644,7	13.004,7	6.116,9
Ingresos fiscales	2.525,1	3.025,1	2.335,7	2.895,9	3.565,9	3.627,7	4.308,4
Otros conceptos de los Ingresos*	707,3	740,9	777,6	590,3	931,2	1.139,3	1.650,8
Total Ingresos	13.330,8	11.146,6	11.651,0	14.667,7	17.066,5	21.294,7	18.733,3

Fuente: Elaboración propia con base en información del CHIP de la CGN (2025).

*La categoría “Otros conceptos de los Ingresos” incluye los grupos: Venta de servicios y Transferencias y subvenciones.

Gráfico 11. Composición porcentual de los Ingresos del ST por grupo (2018-2024)

Cifras en miles de millones de pesos



Fuente: Elaboración propia con base en información del CHIP de la CGN (2025).

*La categoría “Otros conceptos de los Ingresos” incluye los grupos: Venta de servicios y Transferencias y subvenciones.

Conforme con lo observado en la tabla 11 y el gráfico 11, los *Ingresos* agregados de las entidades del ST muestran una trayectoria variable, alcanzando un máximo de \$21.294,7 en 2023 y registrando su valor más bajo en 2019 con \$11.146,6.

Al revisar la participación por grupo contable, se observa que el grupo de *Operaciones interinstitucionales* constituye la principal fuente de ingresos durante la mayor parte del periodo, representando el 56,2% del total entre 2020 y 2023; sin embargo, en 2024 la participación de este grupo disminuye al 32,7%, al tiempo que la participación del grupo de *Otros ingresos* asciende a 35,5%. Estos cambios en la participación por grupos son consistentes con las explicaciones propuestas en las páginas anteriores sobre las variaciones en los Ingresos de la ANI y del MT.

Por su parte, el grupo de *Ingresos fiscales* se mantiene relativamente estable, con una participación que varía entre el 17,0% y el 27,1% en el periodo, alcanzando su mayor valor en 2024 con \$4.308,4. En promedio, durante el periodo analizado el 33,8% de este grupo fue reportado por la AEROCIVIL, principalmente en la subcuenta de *Tasas* por los “derechos por la explotación relacionados con la infraestructura de transporte (contraprestaciones de las concesiones)” (AEROCIVIL, 2024, pág. 206) y en la subcuenta de *Impuesto de timbre nacional sobre salidas al exterior*. Asimismo, en promedio el 44,5% del grupo fue reportado por el INVIAST en las subcuentas de *Peajes, Sobretasa al ACPM y Derechos de explotación no relacionados con la Infraestructura de Transporte*, principalmente.

Los *Otros conceptos de los ingresos*, que están compuestos por los grupos de *Venta de servicios y Transferencias y subvenciones*, presentan una proporción menor durante todo el periodo, aunque muestran un crecimiento sostenido a partir de 2021, culminando en \$1.650,8 en 2024.

En línea con lo anterior, al analizar en detalle los *Ingresos* de la ANI, como la entidad más representativa del sector, se encontró que estos provinieron principalmente de los grupos *Operaciones interinstitucionales* y *Otros ingresos*, los cuales en conjunto representaron, en promedio, el 96,2% del total de *Ingresos* de la entidad durante el periodo analizado.

Con respecto a los *Ingresos* del INVIAST, se encontró que estos provinieron principalmente de los grupos *Operaciones interinstitucionales* e *Ingresos fiscales*, los cuales en conjunto representaron, en promedio, el 82,0% del total de *Ingresos* de la entidad durante el periodo 2018-2024. En el caso del grupo de *Operaciones interinstitucionales*, este presentó variaciones importantes a lo largo del periodo, pasando de \$2.436,7 en 2018 a \$3.963,3 en 2023, para luego registrar en 2024 una reducción de (\$1.765,2), equivalente al (44,5%) con respecto al año anterior.

En conclusión, la composición de los *Ingresos* del ST evidencia una variabilidad interanual, con cambios significativos en la participación relativa de cada grupo contable, especialmente entre los años 2023 y 2024.

La tabla 12 y el gráfico 12 presentan la evolución de los *Gastos* del ST y la participación de cada una de las entidades del sector entre 2018 y 2024.

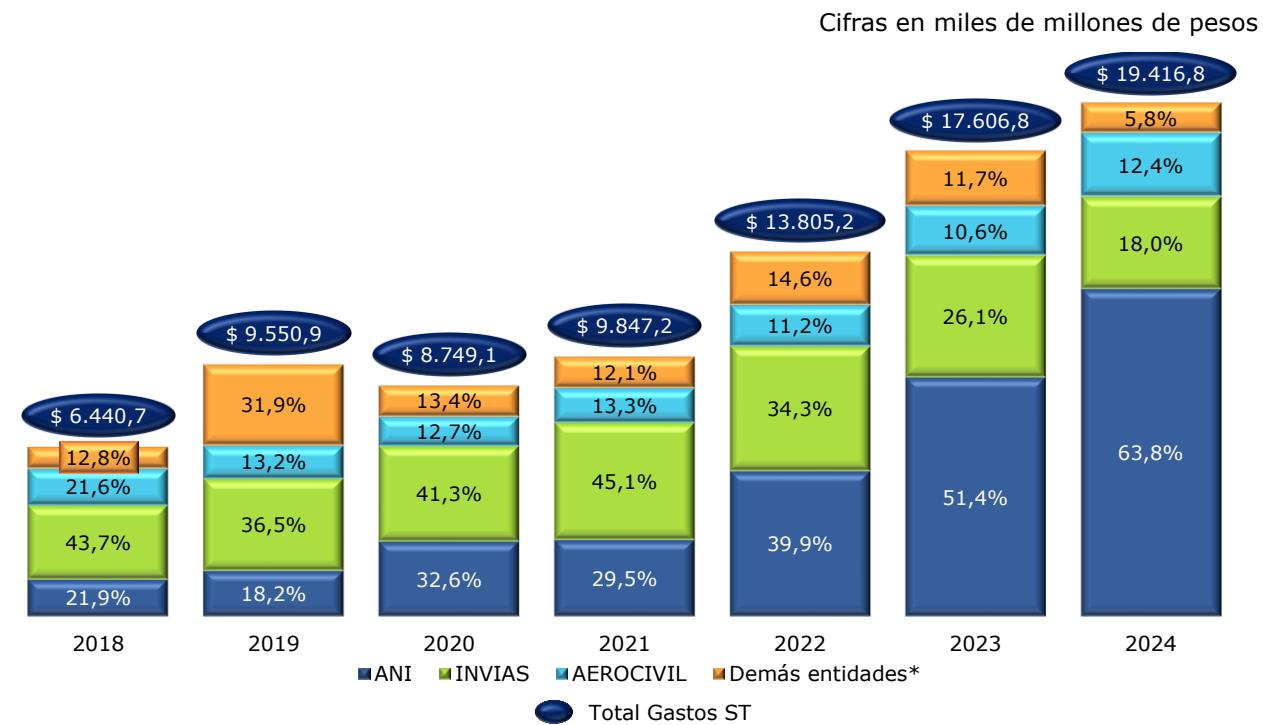
Tabla 12. Evolución de las cifras de Gastos del ST por entidad (2018-2024)

Entidad	Cifras en miles de millones de pesos							
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	
ANI	1.412,0	1.741,5	2.848,2	2.907,0	5.506,9	9.051,8	12.391,4	
INVIAST	2.812,6	3.489,4	3.616,6	4.441,3	4.729,0	4.603,6	3.488,3	
AEROCIVIL	1.394,2	1.259,3	1.112,8	1.309,5	1.552,2	1.873,9	2.408,6	
Demás entidades*	821,9	3.060,7	1.171,5	1.189,4	2.017,1	2.077,5	1.128,5	
Total Gastos	6.440,7	9.550,9	8.749,1	9.847,2	13.805,2	17.606,8	19.416,8	

Fuente: Elaboración propia con base en información del CHIP de la CGN (2025).

*La categoría “Demás entidades” incluye: Ministerio de Transporte, Agencia Nacional de Seguridad Vial, Superintendencia de Transporte y la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte.

Gráfico 12. Composición porcentual de los Gastos del ST por entidad (2018-2024)



Fuente: Elaboración propia con base en información del CHIP de la CGN (2025).

*La categoría “Demás entidades” incluye: Ministerio de Transporte, Agencia Nacional de Seguridad Vial, Superintendencia de Transporte y la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte.

De acuerdo con lo observado en la tabla 12 y el gráfico 12, durante el periodo 2018-2024, los *Gastos* del ST presentaron un crecimiento total de \$12.976,1, al pasar de \$6.440,7 en 2018 a \$19.416,8 en 2024, lo que corresponde a una variación positiva del 201,5%. Este incremento estuvo explicado principalmente por el comportamiento de los *Gastos* de la ANI, que aumentaron en \$10.979,4 durante el periodo analizado, lo que representó una variación de 777,6%, aportando el 84,6% de la variación de los *Gastos* totales del sector. En menor medida, los *Gastos* de la AEROCIVIL también contribuyeron con un crecimiento de \$1.014,4, equivalente al 7,8% de la variación. Con respecto a los *Gastos* de INVIAST, estos registraron un incremento de \$675,7 en el periodo analizado.

Con relación a los *Gastos* de la ANI, como la entidad más representativa del sector, se encontró que estos se concentraron principalmente en los grupos de *Deterioro, depreciaciones, amortizaciones y provisiones*, así como en *Otros gastos*, los cuales en conjunto representaron, en promedio, el 78,3% del total durante el periodo 2018-2024. El grupo de *Deterioro, depreciaciones, amortizaciones y provisiones* registró un aumento progresivo, pasando de \$129,0 en 2018 a \$6.263,2 en 2024, mostrando los mayores incrementos en el 2023 con una variación absoluta de \$1.394,3 y en el 2024 con una variación absoluta de \$4.011,9; esta última variación se explica por los altos valores de provisiones reconocidos en las subcuentas de *Garantías contractuales - concesiones y Mecanismos alternativos de solución de conflictos*.

Por su parte, el grupo de *Otros gastos* ascendió de \$595,0 en 2018 a \$6.052,2 en 2023, con un aumento anual promedio de 60,1%. Al observar los datos de la entidad se encontró que el incremento se dio principalmente en las subcuentas de *Costo efectivo de préstamos por pagar - financiamiento interno de largo plazo* en la cuenta de *Financieros y Garantías contractuales - concesiones* en la cuenta de *Gastos diversos*.

Asimismo, se observa una disminución de este grupo contable en 2024 ubicándose en \$4.748,9; al respecto las notas a los estados financieros de la ANI señalan:

El decrecimiento neto en Otros gastos por valor de -1,303,204,446,320 obedece principalmente a la subcuenta Garantías contractuales – concesiones, por el registro de la materialización de riesgos para cubrir obligaciones contingentes derivadas de la celebración de contratos de infraestructura bajo el esquema de acuerdos de concesión registrados en el año 2023 y que para el año 2024 se verán reflejados en el código contable 5.3.69 – Provisión – garantías; información reportada por la Coordinación del Grupo Interno de Riesgos (...) (ANI, 2025; pág, 195, cifras de la entidad expresadas en pesos).

La tabla 13 y el gráfico 13 presentan la composición de los *Gastos* del ST por grupo contable para el periodo 2018-2024.

Tabla 13. Composición de los Gastos del ST por grupo (2018-2024)

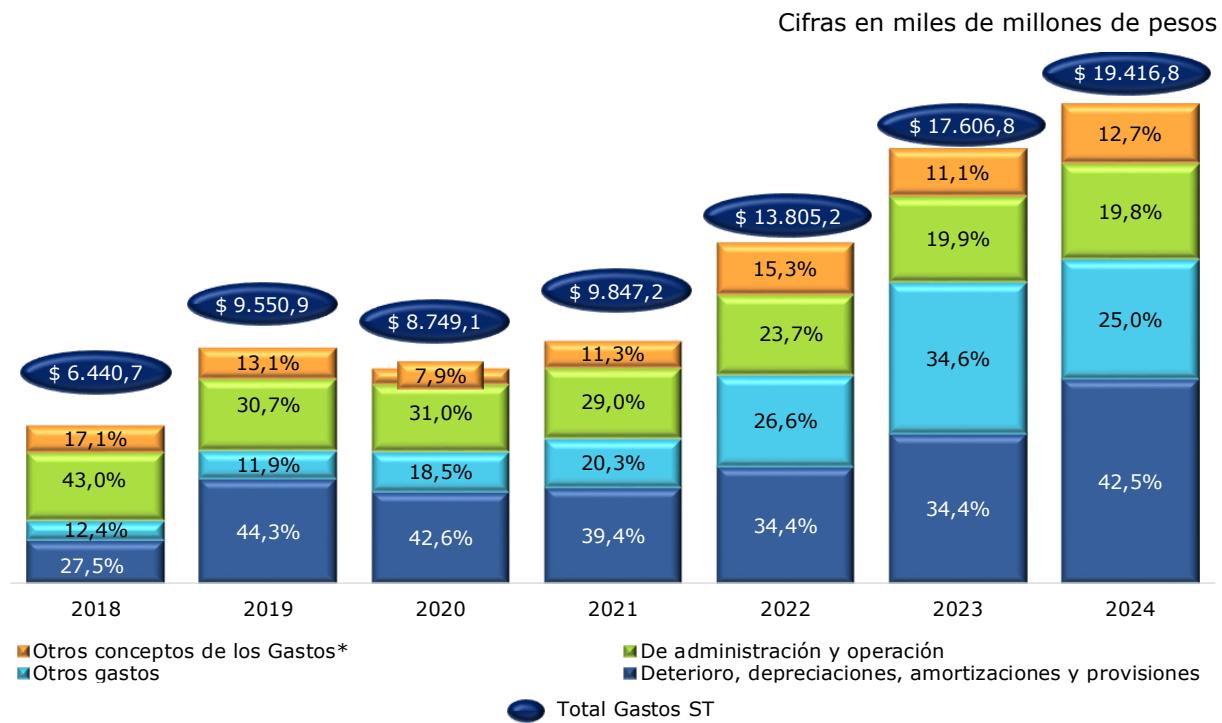
Cifras en miles de millones de pesos

Grupo	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Deterioro, depreciaciones, amortizaciones y provisiones	1.772,4	4.233,9	3.726,4	3.884,3	4.744,0	6.056,3	8.252,6
Otros gastos	798,5	1.140,1	1.619,4	2.001,9	3.678,0	6.096,0	4.851,5
De administración y operación	2.768,4	2.928,6	2.713,8	2.859,0	3.273,4	3.512,3	3.854,1
Otros conceptos de los Gastos*	1.101,4	1.248,3	689,5	1.102,0	2.109,8	1.942,2	2.458,6
Total Gastos	6.440,7	9.550,9	8.749,1	9.847,2	13.805,2	17.606,8	19.416,8

Fuente: Elaboración propia con base en información del CHIP de la CGN (2025).

*La categoría “Otros conceptos de los Gastos” incluye los grupos: Operaciones interinstitucionales y Transferencias y subvenciones.

Gráfico 13. Composición porcentual de los Gastos del ST por grupo (2018-2024)



Fuente: Elaboración propia con base en información del CHIP de la CGN (2025).

*La categoría “Otros conceptos de los Gastos” incluye los grupos: Operaciones interinstitucionales y Transferencias y subvenciones.

Como se observa en la tabla 13 y el gráfico 13, los gastos totales del ST presentan una tendencia creciente, pasando de \$6.440,7 en 2018 a \$19.416,8 en 2024. Durante este periodo, el grupo *Deterioro, depreciaciones, amortizaciones y provisiones* presentó un incremento de \$1.772,4 en 2018 a \$8.252,6 en 2024, consolidándose como el grupo con mayor participación en el total de la clase en los últimos dos años. De manera similar, el grupo *Otros gastos* mostró un crecimiento significativo a lo largo del periodo, alcanzando un máximo de \$6.096,0 en 2023, para luego disminuir a \$4.851,5 en 2024. Por su parte, el grupo *De administración y operación* se mantuvo relativamente estable en términos absolutos, fluctuando entre \$2.713,8 en 2020 y \$3.854,1 en 2024.

En cuanto a la composición porcentual de los *Gastos*, el gráfico 13 muestra que en 2018 y 2019, el grupo *De administración y operación* concentraba la mayor parte de los *Gastos* del sector pero a partir de 2020 fueron superados por los grupos de *Deterioro, depreciaciones, amortizaciones y provisiones* y *Otros gastos*, los cuales representaron conjuntamente el 69,0% del total en 2023. Por su parte, los *Otros conceptos de los gastos*, que incluyen *Operaciones interinstitucionales* y *Transferencias y subvenciones*, mostraron un comportamiento variable, con una participación que osciló entre el 7,9% en 2020 y el 15,3% en 2022.

Tabla 14. Evolución de las cifras de Resultado del ejercicio del ST por entidad (2018-2024)

Cifras en miles de millones de pesos

Entidad	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
MT	(115,3)	(2.145,9)	(287,6)	(3,5)	(423,1)	(684,2)	2.114,5
INVIAS	4.174,2	17,2	(33,1)	10,4	634,9	1.115,9	1.682,6
AEROCIVIL	117,9	452,0	(180,2)	574,5	1.085,4	1.167,7	1.310,7
Demás entidades*	76,6	42,4	37,0	86,2	107,7	132,3	169,9
ANI	2.636,7	3.230,0	3.365,8	4.152,8	1.856,5	1.956,1	(5.961,2)
Total Resultado del ejercicio	6.890,1	1.595,7	2.901,9	4.820,4	3.261,4	3.687,8	(683,5)

Fuente: Elaboración propia con base en información del CHIP de la CGN (2025).

*La categoría “Demás entidades” incluye: Agencia Nacional de Seguridad Vial, Superintendencia de Transporte y la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte.

De acuerdo con lo observado en la tabla 14 sobre el comportamiento en las cifras de *Resultado del ejercicio del ST* por entidad entre 2018 y 2024, se evidencia que el MT registra resultados negativos en todos los años del análisis hasta 2023 y luego un resultado positivo en 2024; en el caso del INVIAS se observan variaciones diversas a lo largo del periodo, destacando la disminución de (\$4.157,0) en los resultados de 2019 con respecto al año anterior; con respecto a las cifras de la AEROCIVIL se observa que la entidad solo presentó resultados negativos en el 2020 y del 2022 al 2024 los resultados positivos han crecido 88,9%, 7,6% y 12,2% respectivamente;

Con respecto a la ANI, como la entidad más representativa del ST se puede observar que esta mantiene resultados positivos hasta 2023 y un resultado negativo en 2024 de (\$5.961,2), el cual, de acuerdo con las notas a los estados financieros de la entidad, se explica de la siguiente manera:

Representa el valor del resultado obtenido por la Agencia, como consecuencia de las operaciones realizadas durante el periodo contable en cumplimiento de su cometido estatal, el periodo inició con un saldo del año 2023 por valor de \$1.956.070.263.049, presentó una disminución significativa durante el año por la suma de \$7.917.262.099.157, lo cual llevó a finalizar a 31 de diciembre de 2024 con una pérdida o déficit que ascendió a la cifra de -\$5.961.191.836.108.

Sobre la anterior situación, tuvo injerencia factores externos a la entidad como son los recursos asignados para ejecutar el Presupuesto General de la Nación, siendo la Agencia Nacional de Infraestructura una de las mayores afectadas. Mediante la Ley No. 2342 del 15 de diciembre 2023, reglamentada con el Decreto No. 2295 del 29 de diciembre 2023 se asigna el Presupuesto a la ANI alrededor de 9,14 billones de pesos. Posteriormente, el Decreto es modificado con el Decreto No. 0312 del 6 de marzo 2024. Finalmente, se produce un recorte al Presupuesto de 1,26 billones de pesos en la fuente de financiación de Aportes Nación, de conformidad con el Decreto No. 1522 del 18 de diciembre 2024, teniendo para llevar a cabo su cometido estatal con un presupuesto asignado de 7,88 billones de pesos aproximadamente (ANI, 2025; pág, 175, cifras de la entidad expresadas en pesos y billones de pesos).

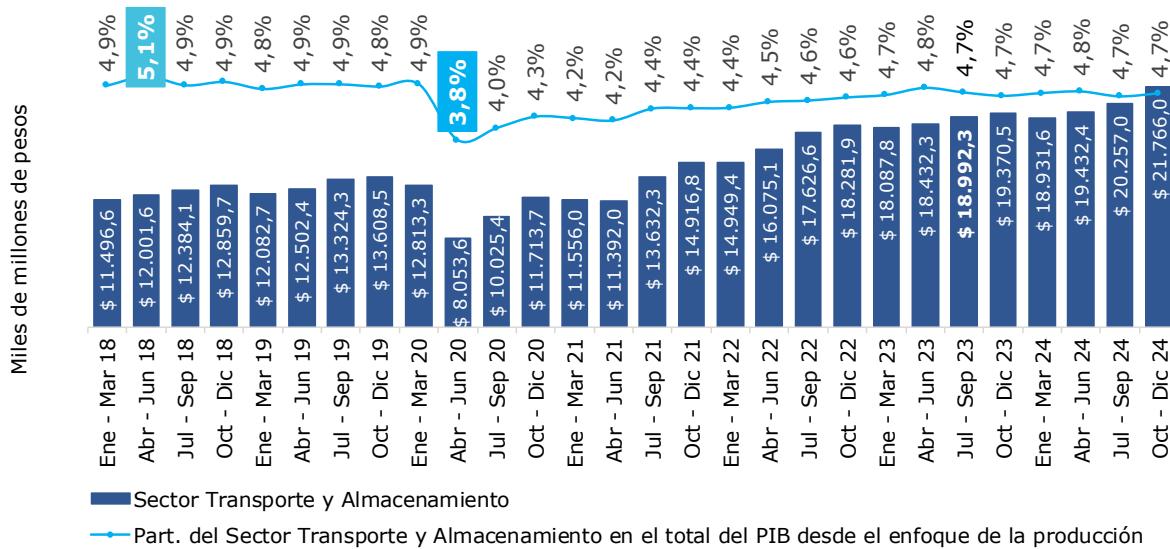
4. Análisis de indicadores económicos del ST en Colombia

Considerando la estructura, el tamaño del sector y la evolución de sus cifras financieras, resulta fundamental analizar cómo estos aspectos se reflejan en la participación del sector en el PIB desde el enfoque de la producción, los niveles de ocupación y, finalmente, los impactos sociales.

4.1. Participación del sector en el PIB desde el enfoque de la producción

El gráfico 14 presenta la evolución del PIB del Sector Transporte y Almacenamiento (STA)⁶ en Colombia a precios corrientes, así como su participación en el PIB desde el enfoque de la producción, para el periodo comprendido entre el primer trimestre de 2018 y el cuarto trimestre de 2024 (DANE, 2024). Esta información permite observar tanto los cambios absolutos en el comportamiento del STA como su peso relativo dentro de la estructura productiva nacional. La serie de datos se muestra de manera trimestral e incluye tanto los valores monetarios en miles de millones de pesos como el porcentaje que representa este sector con respecto al PIB total. La visualización incluye además una línea de tendencia que facilita la interpretación de las variaciones en la participación del STA a lo largo del tiempo.

Gráfico 14. Participación del STA en el PIB desde el enfoque de la producción (2018-2024) a precios corrientes



Fuente: Elaboración propia con base en la información del DANE (2025).

⁶ El sector “Transporte y almacenamiento” corresponde a la clasificación industrial utilizada por el DANE, basada en la CIIU Rev. 4 adaptada para Colombia, que agrupa las actividades de transporte terrestre, aéreo, almacenamiento, manejo de carga y servicios complementarios al transporte.

En el gráfico 14 se observa que, entre el primer trimestre de 2018 y el cuarto trimestre de 2024, el PIB del STA en Colombia a precios corrientes pasó de \$11.497 a \$21.766. A lo largo de este periodo, se observan incrementos continuos, con una disminución notable en el segundo trimestre de 2020, cuando el valor del STA fue de \$8.054. Este comportamiento coincidió con una reducción del PIB total, que en ese mismo trimestre se situó en \$212.691. A partir del segundo semestre de 2020, tanto el valor del STA como el del PIB mostraron variaciones ascendentes hasta alcanzar los niveles más altos del periodo al finalizar 2024.

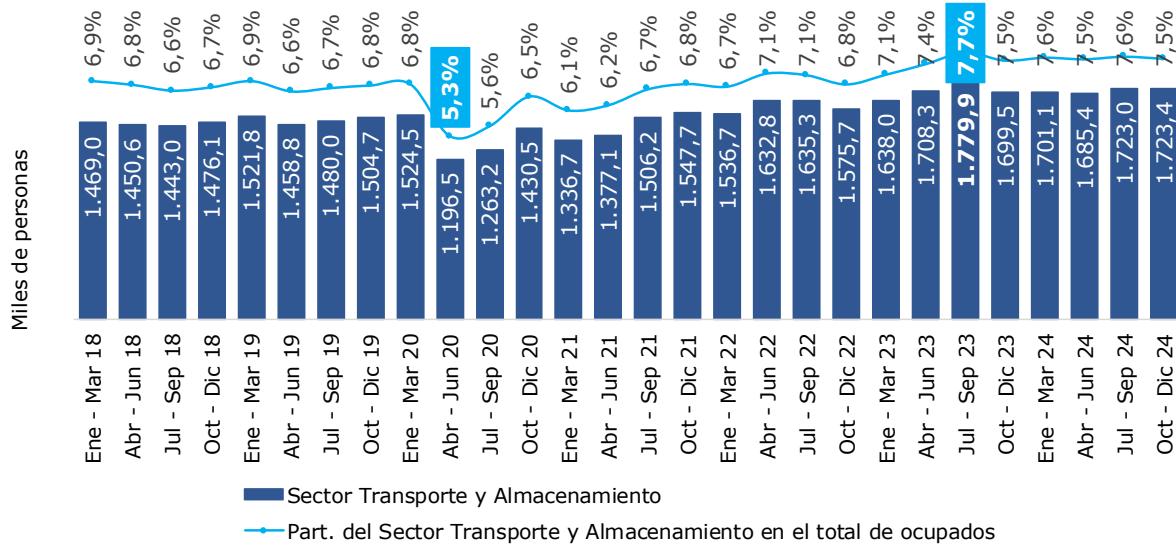
La participación del STA en el PIB, calculada desde el enfoque de la producción, se mantuvo entre 4,8% y 4,9% durante la mayoría de los trimestres entre 2018 y 2019. En el segundo trimestre de 2018 se registró el valor más alto del periodo con el 5,1%, mientras que en el segundo trimestre de 2020 se presentó el valor más bajo con el 3,8%. Desde ese punto, la participación mostró incrementos graduales: en 2021 se ubicó entre 4,2% y 4,4%; en 2022 osciló entre 4,4% y 4,6%; y durante 2023 y 2024 se mantuvo entre 4,7% y 4,8%.

A lo largo del periodo analizado, el comportamiento del STA ha estado alineado con las variaciones del PIB total. El PIB del STA a precios corrientes ha seguido una trayectoria de crecimiento, mientras que su participación en el PIB total del país se ha mantenido relativamente estable, con fluctuaciones acotadas entre 3,8% y 5,1%. En los trimestres más recientes, esta participación se ubica de manera constante en torno al 4,7% y 4,8%.

Ahora bien, el STA tiene un importante papel en la ocupación de la mano de obra. A continuación, se analiza la evolución de la participación de este sector en el total de ocupados del país entre el primer trimestre de 2018 y el cuarto trimestre de 2024, con base en datos provenientes de la Gran Encuesta Integrada de Hogares (GEIH) del DANE.

El gráfico 15 que se presenta a continuación detalla tanto el número absoluto de personas ocupadas en este sector como su participación porcentual en el total nacional de ocupados para cada trimestre en el periodo 2018-2024.

Gráfico 15. Participación de transporte y almacenamiento en el total de ocupados en Colombia (2018-2024)



Fuente: Elaboración propia con base en la información del DANE (2025). La información se presenta con base en la información disponible en el nuevo enfoque metodológico y conceptual de la GEIH.

El gráfico 15 permite observar que, entre el primer trimestre de 2018 y el primer trimestre de 2020, el número de personas ocupadas en el STA se mantuvo relativamente constante, fluctuando entre 1,4 y 1,5 millones de ocupados, lo que representó una participación dentro del total de ocupados nacionales, con valores entre 6,6% y 6,9%. Este comportamiento sugiere un sector con un peso sostenido dentro del mercado laboral formal e informal colombiano durante este periodo previo a la pandemia, con una leve tendencia creciente en términos absolutos.

La disrupción significativa se presenta a partir del segundo trimestre de 2020, cuando el número de ocupados disminuye de 1,5 millones a 1,1 millones, acompañado de una reducción de la participación en el empleo total del 6,8% al 5,3%. Este punto marca el mínimo de toda la serie y se explica por la dinámica económica fruto de la pandemia por COVID-19, cuando se implementaron medidas de confinamiento, restricciones a la movilidad y cierre parcial de actividades económicas, impactando particularmente a sectores dependientes de la circulación física de bienes y personas. Aunque el total nacional de ocupados se mantuvo relativamente estable, el impacto sobre este sector fue mayor, lo que explica la caída relativa en su participación.

Tras esta disminución en la participación, el STA inicia una etapa de recuperación progresiva, pasando de 1,2 millones en el tercer trimestre de 2020 a más de 1,5 millones en la segunda mitad de 2021. Esta recuperación también se refleja en el crecimiento gradual de su participación dentro del empleo total, que vuelve a superar el 6,7% a partir del tercer trimestre de 2021. A lo largo de 2022 y 2023, la recuperación se consolida: los ocupados del sector alcanzan niveles históricos con un pico de 1,7 millones en el tercer trimestre de 2023, mientras que su participación sobre el total de ocupados supera por primera vez el 7,0% de forma sostenida desde

mediados de 2022, llegando a 7,7%. Esto sugiere que el sector no solo recuperó los niveles prepandemia, sino que además incrementó su peso relativo en la estructura ocupacional del país.

Durante 2024, el nivel de ocupación del sector se estabiliza en torno a los 1,7 millones, con una participación que oscila entre 7,5% y 7,6%. Esta estabilización, luego de un crecimiento sostenido, podría reflejar una etapa de maduración del proceso de recuperación, consolidación de nuevas dinámicas laborales o el alcance de un equilibrio temporal entre oferta y demanda de empleo en el sector o límites estructurales en la capacidad de absorción de empleo del sector. El comportamiento reciente sugiere una reconfiguración de la estructura del empleo sectorial, posiblemente influenciada por cambios en la demanda de servicios logísticos, transporte urbano, comercio electrónico o plataformas tecnológicas.

5. Consideraciones finales

Durante el periodo 2018-2024, el ST presentó un crecimiento sostenido en sus *Activos*, explicado principalmente por las variaciones presentadas en la ANI y el INVIA. La mayor parte de los *Activos* del sector se concentró en el grupo de Bienes de uso público, lo que refleja la naturaleza operativa del sector y su rol en la gestión de la inversión pública en la infraestructura o redes de transporte. En relación con los *Pasivos*, el sector mostró una tendencia creciente en el periodo analizado siendo la entidad con mayor participación en esta clase, a lo largo del periodo la ANI, con el 86,6% del total de los *Pasivos* del sector. El crecimiento de los *Pasivos* se evidencia particularmente en los *Préstamos por pagar*, los cuales incrementaron de forma progresiva su participación dentro de la estructura de obligaciones. Esto se explica por los mecanismos de financiamiento y los compromisos futuros derivados de estos, que han sido implementados en el país para los proyectos de infraestructura.

El Patrimonio, por su parte, presentó diferentes dinámicas entre las entidades; en la ANI y la AEROCIVIL se mantuvo una tendencia de crecimiento sostenido, mientras que en el INVIA se registró una reducción progresiva hasta 2023, con una variación positiva en 2024. El caso del MT es particular, dado que mantuvo un *Patrimonio* negativo en todo el periodo, lo que se explica por su naturaleza administrativa y la ausencia de activos significativos en relación con sus obligaciones.

En conjunto, el análisis de *Activos*, *Pasivos* y *Patrimonio* muestra que la estructura financiera del ST está directamente relacionada con la dinámica de las entidades ejecutoras de proyectos de inversión y con la gestión de la infraestructura o redes de transporte, mientras que las entidades de carácter administrativo tienen un impacto menor en términos de magnitud. Esta situación confirma que la evolución financiera del sector depende en gran medida de la asignación presupuestal y de los de inversión, así como de los mecanismos de financiación, para infraestructura de transporte en todas sus redes o modos.

Por su parte, durante el periodo 2018-2024, los *Ingresos* del sector mostraron una tendencia de crecimiento moderado, impulsados principalmente por la AEROCIVIL y el INVIAS, mientras que los *Gastos* aumentaron en mayor proporción, con crecimientos destacados en los grupos de *Deterioro, depreciaciones, amortizaciones y provisiones* y *Otros gastos*. Esta dinámica condujo a que el sector registrara resultados positivos en la mayoría de los años, pero que en 2024 se presentara un déficit, derivado de la expansión de los *Gastos* por encima del aumento de los *Ingresos*.

En este comportamiento incidió de manera determinante la situación de la ANI, que en 2024 registró un déficit de (\$5.961,2), explicado por el incremento de sus *Gastos* frente a los *Ingresos* y, en particular, por la reducción de sus *Ingresos* en el grupo de *Operaciones interinstitucionales*.

Desde la perspectiva del análisis de variables económicas, el STA registró una participación en el PIB que osciló entre 3,8% y 5,1%. Asimismo, el PIB del STA mostró incrementos sostenidos, con la excepción del segundo trimestre de 2020, cuando se presentó la mayor caída del periodo, seguida de una recuperación hasta alcanzar el nivel más alto al cierre de 2024.

En términos de empleo, el STA mantuvo entre 1,4 y 1,5 millones de ocupados hasta comienzos de 2020, reduciéndose a 1,1 millones en el segundo trimestre de ese año. Posteriormente, el número de ocupados aumentó de manera continua hasta superar los 1,7 millones en 2023, nivel que se mantuvo estable durante 2024. En relación con el empleo total, la participación del sector varió entre 5,3% y 7,7% en el periodo analizado.

Referencias

- Agencia Nacional de Infraestructura. (2025). *Estados Financieros a 31 diciembre de 2024. Consolidador de Hacienda e Información Financiera Pública.* <https://www.chip.gov.co/inicio/consulta/ciudadano>
- Banco de la República. (2024). *Financiamiento del Sistema de Transporte en Colombia: Fuentes y usos.* <https://investiga.banrep.gov.co/es/be-1233>
- Banco Mundial. (2014). ¿Qué son las asociaciones público-privadas? <https://bit.ly/49hAvEu>
- Constitución Política de Colombia. (1991). Artículo 189. 7 de julio de 1991. http://www.secretariosenado.gov.co/senado/basedoc/constitucion_politica_1991.html
- Contaduría General de la Nación. (2025). Reporte C23 - Saldos reportados comparativo varios periodos. [Conjunto de datos]. Consolidador de Hacienda e Información Financiera Pública.

Decreto 260 de 2004 [Presidente de la República]. Por el cual se modifica la estructura de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil AEROCIVIL y se dictan otras disposiciones.

Decreto 946 de 2014 [Presidente de la República]. Por el cual se crea la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte y se determina su estructura y funciones.

Decreto 947 de 2014 [Presidente de la República]. Por el cual se crea la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte y se establece su estructura.

Decreto 1961 de 2023 [Presidente de la República]. Por el cual se crea el Instituto Nacional de Vías Regionales. Se determina su estructura, funciones y se dictan otras disposiciones.

Decreto 1693 de 2023 [Presidente de la República]. Por el cual se modifica la estructura de la Contaduría General de la Nación y se determinan las funciones de sus dependencias.

Decreto 2409 de 2018 [Presidente de la República]. Por el cual se modifica y renueva la estructura de la Superintendencia de Transporte y se dictan otras disposiciones.

Decreto 4165 de 2011 [Presidente de la República]. Por el cual se cambia la naturaleza jurídica, cambia de denominación y se fijan otras disposiciones del Instituto Nacional de Concesiones (INCO).

Decreto Único Reglamentario 1079 de 2015 [Presidente de la República]. Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte.

Departamento Administrativo Nacional de Estadística. (2024). *Producto Interno Bruto (PIB) por ramas de actividad económica – Enfoque de la producción, a precios corrientes (serie trimestral)*. <https://bit.ly/45NmuwR>

Ley 161 de 1994. Por la cual se organiza la Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena, se determinan sus fuentes de financiación y se dictan otras disposiciones. 3 de agosto de 1994.

Ley 489 de 1998. Por la cual se dictan normas sobre la organización y funcionamiento de las entidades del orden nacional, se expiden las disposiciones, principios y reglas generales para el ejercicio de las atribuciones previstas en los numerales 15 y 16 del artículo 189 de la Constitución Política de Colombia y se dictan otras disposiciones. 29 de diciembre de 1998.

Ley 1682 de 2013. Por la cual se adoptan medidas y disposiciones para proyectos de infraestructura de transporte y se conceden unas autorizaciones especiales. 22 de noviembre de 2013
<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=55612>

Ley 1702 de 2013. Por la cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones. 27 de diciembre de 2013
<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=56286>

Ley 1955 de 2019. Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018–2022 “Pacto por Colombia, pacto por la equidad”. 25 de mayo de 2019.
<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=93970>

Ministerio de Hacienda y Crédito Público. (2025). *Cuadros de Ejecución Presupuestal*.
<https://www.pte.gov.co/es/web/pte/presupuesto-general-nacion>

U.A.E. de la Aeronáutica Civil. (2025). *Estados Financieros a 31 diciembre de 2024. Consolidador de Hacienda e Información Financiera Pública*.
<https://www.chip.gov.co/inicio/consulta/ciudadano>



**CONTADURÍA
GENERAL DE LA NACIÓN**

Cuentas Claras, Estado Transparente



SC-
7328-1



SA-CER
366516



OS-CER
366518



f @ContaduriaGeneralde la Nación CGN **CGNOficial**
in Contaduría General de la Nación **X @Contaduria_CGN**



www.contaduria.gov.co