



30 de abril de 2012

## ¿Por qué estamos atrasados en infraestructura?

María Mercedes Cuéllar  
Presidente

Daniel Castellanos García  
Vicepresidente Económico  
+57 1 3266600  
dcastellanos@asobancaria.com

**Resumen.** Colombia ha tenido tradicionalmente uno de los flujos más estables de inversión en infraestructura, como proporción del PIB, entre los países latinoamericanos. Gracias a ello, la cobertura se amplió. Sin embargo, su calidad no es de las mejores, inclusive en el contexto regional. La brecha que la separa respecto de la que tienen las economías avanzadas es una de las más amplias en la región. Este rezago en la calidad deteriora en términos relativos la competitividad de los bienes y servicios nacionales, respecto de los de sus competidores. De esta manera, la calidad de la infraestructura se convierte en obstáculo para la expansión del comercio exterior y el crecimiento económico.

La necesidad de llevar a cabo proyectos de infraestructura en Colombia, por tanto, es grande. La magnitud de los recursos públicos para atender los requerimientos de ampliación y modernización de la infraestructura es insuficiente. Por fortuna la economía dispone de fondos adicionales administrados por el sector privado y de un acceso privilegiado al ahorro externo. La legislación se ha adaptado de manera paulatina, removiendo los principales obstáculos para que estos recursos fluyan hacia la financiación de la inversión en la infraestructura. No obstante, esto todavía no ha ocurrido.

La mala calidad de la infraestructura y el escaso interés del sector privado para participar en la financiación se derivaron en el pasado en gran medida de la debilidad de los organismos públicos del sector. La debilidad institucional generó, por una parte, una falta de planeación y priorización de las obras, una desarticulación de los diferentes modos de transporte y problemas en la contratación, fallas en las concesiones y corrupción. Y por otra parte, una precaria estructuración técnica y financiera de los proyectos, poca claridad en la licitación y adjudicación de las concesiones, carencia de unas normas legales que establezcan con claridad los derechos y las obligaciones de las partes y ausencia de mecanismos para distribuir de manera equitativa los riesgos de los proyectos.

Además, la rigidez del régimen de contratación pública impide una eficaz ejecución de los recursos y ocasiona prácticas administrativas ineficientes e irregulares, que abren espacio para la corrupción. Entre ellas están las habituales extensiones y renegociaciones de los contratos de obras públicas y los de las concesiones, que generan sobrecostos para el Gobierno, despilfarro de los fondos públicos y oportunidades para prácticas de corrupción. Otros cuellos de botella establecidos por la normatividad vigente, que demoran la ejecución de los proyectos, son la obtención de las licencias ambientales, la consulta previa, la adquisición de los predios y la reubicación de las redes de los servicios públicos. La actual administración tomó medidas acertadas para fortalecer institucionalmente al sector, mediante la reestructuración del Ministerio de Transporte, la creación de la ANI y la aprobación de la Ley de APP. Este esquema institucional debe enmendar los errores del pasado. Sin embargo, se requiere esfuerzos adicionales en reformar el régimen de contratación pública.

Para suscribirse a Semana Económica por favor envíe un correo electrónico a [ameija@asobancaria.com](mailto:ameija@asobancaria.com) o visítenos en <http://www.asobancaria.com>

# ¿Por qué estamos atrasados en infraestructura?

**Miguel Medellín** La economía colombiana disfruta en la coyuntura actual una etapa de expansión muy dinámica, a un ritmo por encima de su potencial. Las perspectivas de prolongación del crecimiento a tasas altas son favorables. Sin embargo, para que una trayectoria de expansión semejante sea sostenible en el mediano plazo, sin generar los riesgos inherentes a un sobrecalentamiento, es necesario aumentar la capacidad de crecimiento. Con el fin de lograrlo se requiere acelerar la acumulación de los factores productivos y aumentar su productividad. Una manera de hacerlo es incrementar la inversión en aquellos que generan economías externas, como la infraestructura pública. Con ello Colombia podría eliminar uno de los cuellos de botella más asfixiantes, que le impiden crecer de manera sostenida a tasas más dinámicas. Una infraestructura de mejor calidad y mayor cobertura mejorarían, sin duda, la productividad de la economía y la competitividad de la producción nacional.

**Carlos Díaz**

**Felipe Ordoñez**

**Ana Isabel Mejía**

**Fabián Ríos**

Colombia ha tenido tradicionalmente uno de los flujos más estables de inversión en infraestructura, como proporción del PIB, entre los países latinoamericanos. Gracias a ello, la cobertura se amplió. Sin embargo, su calidad no es de las mejores, inclusive en el contexto regional. La brecha que la separa respecto de la que tienen las economías avanzadas es una de las más amplias en la región. Este rezago en la calidad deteriora en términos relativos la competitividad de los bienes y servicios nacionales, respecto de los de sus competidores. De esta manera, la calidad de la infraestructura se convierte en obstáculo para la expansión del comercio exterior y el crecimiento económico. La necesidad de llevar a cabo proyectos de infraestructura en Colombia, por tanto, es grande. La magnitud de los recursos públicos para atender los requerimientos de ampliación y modernización de la infraestructura es insuficiente. Por fortuna la economía dispone de fondos adicionales administrados por el sector privado y de un acceso privilegiado al ahorro externo. La legislación se ha adaptado de manera paulatina, removiendo los principales obstáculos para que estos recursos fluyan hacia la financiación de la inversión en la infraestructura. No obstante, esto todavía no ha ocurrido.

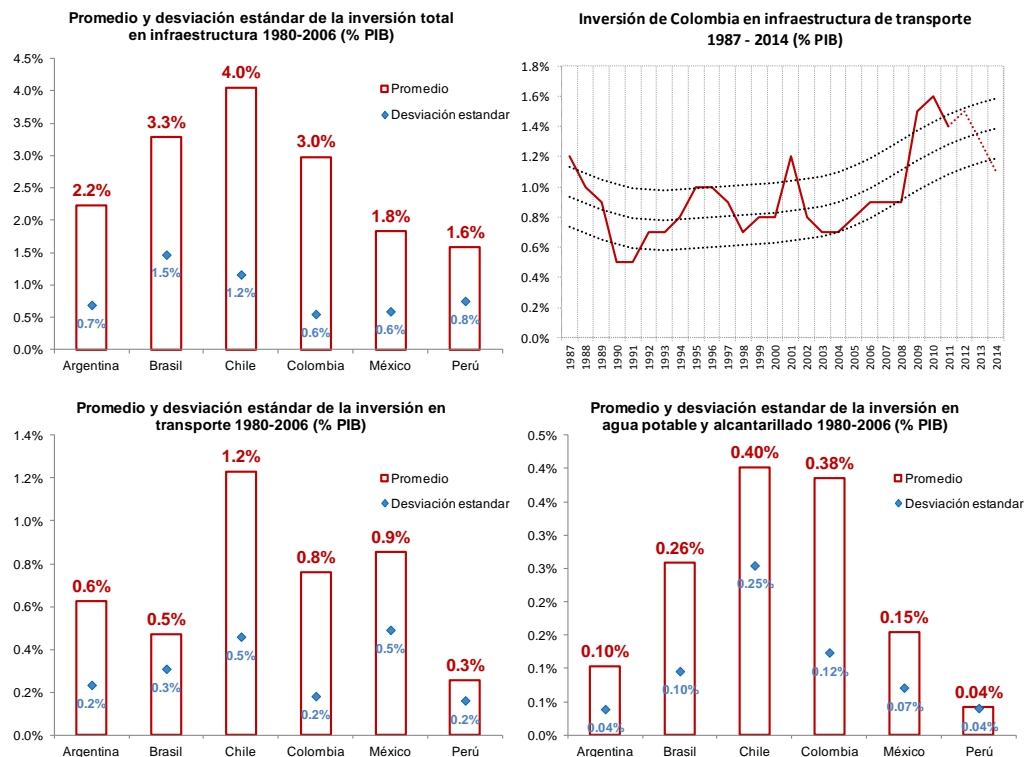
Por la importancia que tiene para el desarrollo económico de Colombia la modernización de su infraestructura, en este Semana Económica nos preguntamos por las causas del rezago y por el poco interés del sector privado en financiar la expansión. Como veremos, en ambos casos las respuestas tienen que ver con la debilidad institucional del sector, que generó corrupción y dilapidación de los recursos públicos.

## ¿Cuál es la magnitud del rezago en la infraestructura?

Colombia es uno de los países de América Latina que ha tenido tradicionalmente uno de los flujos de inversión en infraestructura más altos y menos volátiles, en términos

relativos, en el mediano plazo (gráfico 1). Según datos del Banco Mundial (2010<sup>1</sup>), la magnitud promedio anual de los recursos invertidos en este sector en el país, entre 1980 y 2006, fue equivalente a 3% de su PIB, con una desviación estándar de 0,6% del PIB. El monto promedio de los recursos invertidos por la economía colombiana es el tercero entre los seis países más grandes de la región, próximo al de Brasil. En el caso de la inversión en vías y en agua potable y acueducto pasa algo similar. Entre 1987 y 2011, la inversión en infraestructura de transporte pocas veces alejó de manera considerable de su tendencia de largo plazo.

**Gráfico 1. Inversión en infraestructura en países seleccionados de América Latina (% PIB)**



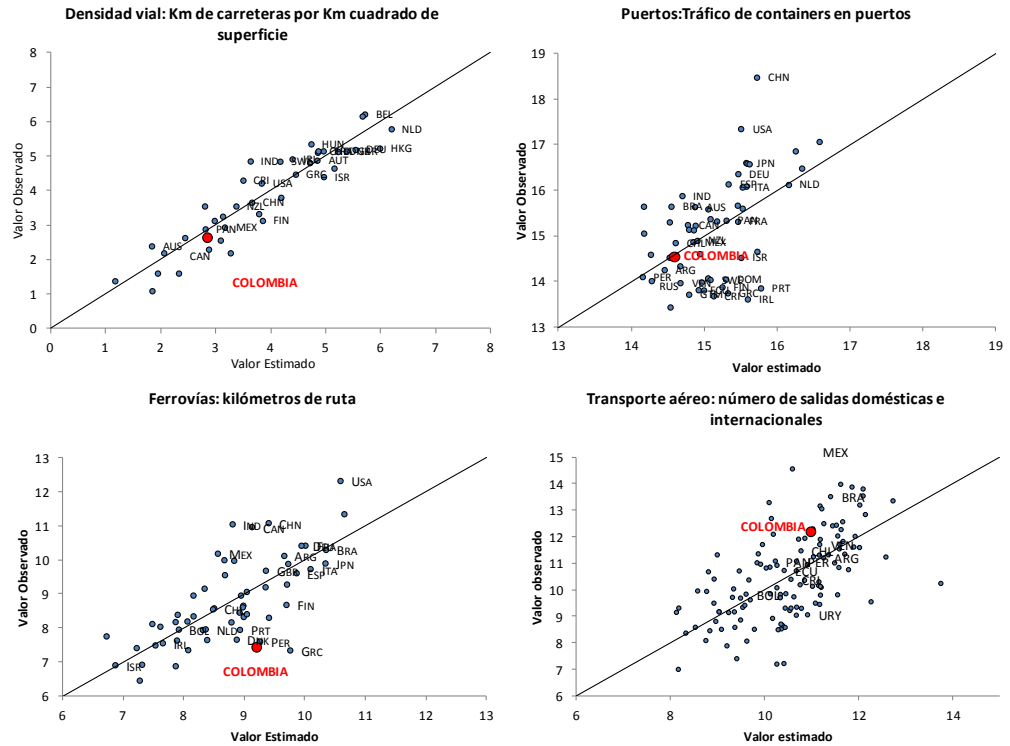
Fuente: Banco Mundial (2010) – DNP — Cálculos de Asobancaria.

Gracias a ese esfuerzo constante, la cobertura de la infraestructura nacional se extendió. Una parte de ella excede la que corresponde al desarrollo económico alcanzado por el país –internet, puertos y aeropuertos–, pero otra parte está todavía por debajo de las posibilidades –carreteras, agua, electricidad y ferrovías– (gráfico 2).

A pesar de la ampliación de la cobertura, la calidad de la infraestructura nacional está rezagada respecto de la que tienen los países avanzados. Tampoco es una de las mejores de la región, como cabría esperar con base en la magnitud relativa de los fondos invertidos y la constancia del empeño hecho por el país. En este aspecto la economía colombiana no sale bien librada en las comparaciones internacionales.

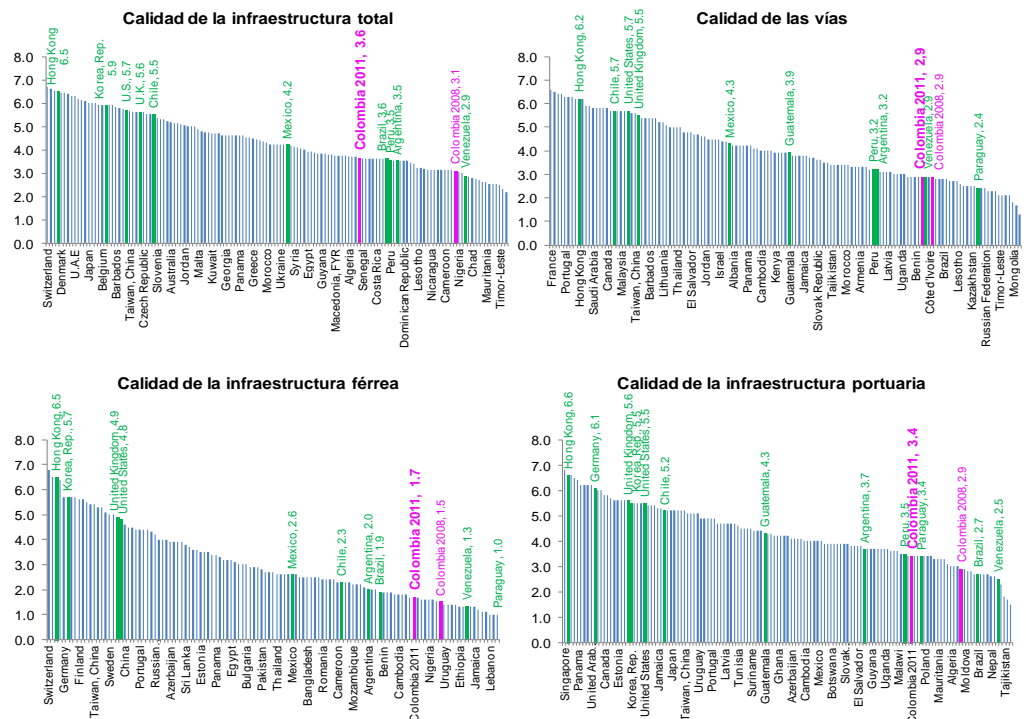
<sup>1</sup> Calderón, C. and L. Servén, 2010. Infrastructure in Latin America, World Policy Research Working Paper 5317.

### Gráfico 2. Cobertura de la infraestructura de acuerdo con el desarrollo económico



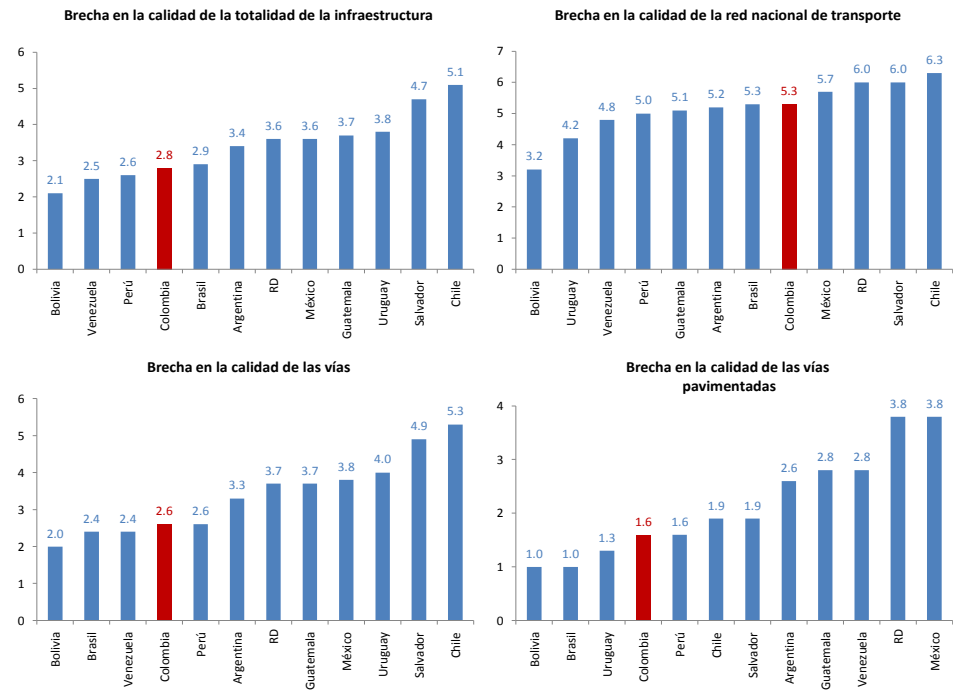
Fuente: Banco Mundial – Cálculos de Asobancaria.

### Gráfico 3. Indicadores del Foro Económico Mundial de calidad de la infraestructura 2011



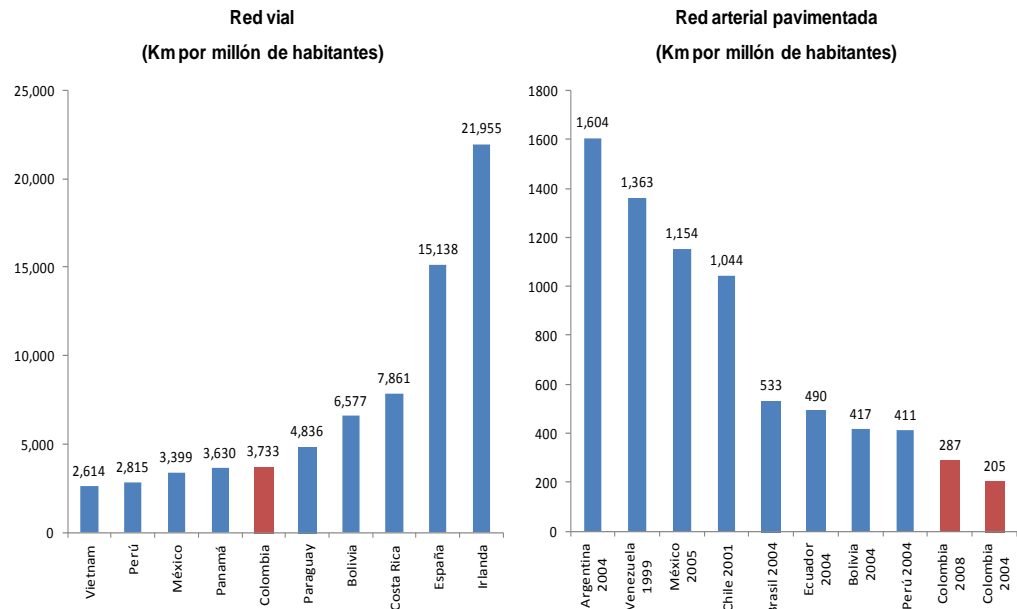
Fuente: FEM (2011).

**Gráfico 4. Brecha en calidad de la infraestructura respecto de las economías desarrolladas**



Fuente: FEM (2007<sup>2</sup>) – Asofondos (2012).

**Gráfico 5. Dimensiones de la red vial**



Fuente: CPC (2011<sup>3</sup>) – Asofondos (2012<sup>4</sup>).

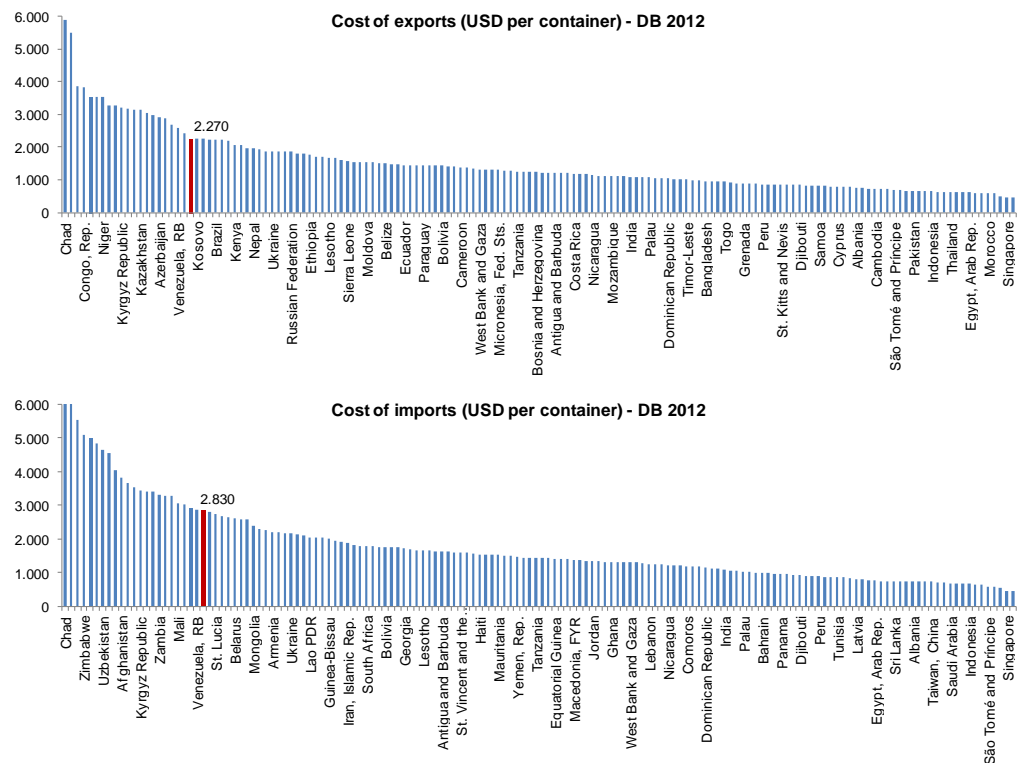
<sup>2</sup> WEF (2007), Benchmarking National Attractiveness for Private Investment in Latin America Infrastructure.

<sup>3</sup> Consejo Privado de competitividad (2011), Informe Nacional de Competitividad 2011-2012.

<sup>4</sup> Montenegro, S (2012). Los problemas de la infraestructura en Colombia: la visión de los inversionistas institucionales. Bogotá, 20 de Abril de 2012.

En los indicadores de competitividad del FEM (2011<sup>5</sup>), las calificaciones de la calidad de la infraestructura nacional están en la parte media baja, con un progreso lento en los últimos cuatro años (gráfico 3). En la calidad de la infraestructura total, Colombia ocupa el puesto 83 entre 131 países y el 9 entre los diez de América Latina que aparecen. También está mal posicionada en las comparaciones de la calidad de su infraestructura vial –puesto 103 entre 134–, portuaria –puesto 106 entre 134–, aeroportuaria –puesto 91 entre 134–, fluvial y férrea –puesto 96 entre 120–. Por otra parte, la brecha en calidad que separa la infraestructura nacional de la de los países avanzados es una de las más amplias de la región (gráfico 4). El rezago es especialmente pronunciado en la infraestructura vial. Además, la red vial es muy baja respecto del tamaño de la población, se extiende lentamente (gráfico 5) y no conecta de manera eficaz los centros industriales entre ellos, ni a éstos con los puertos.

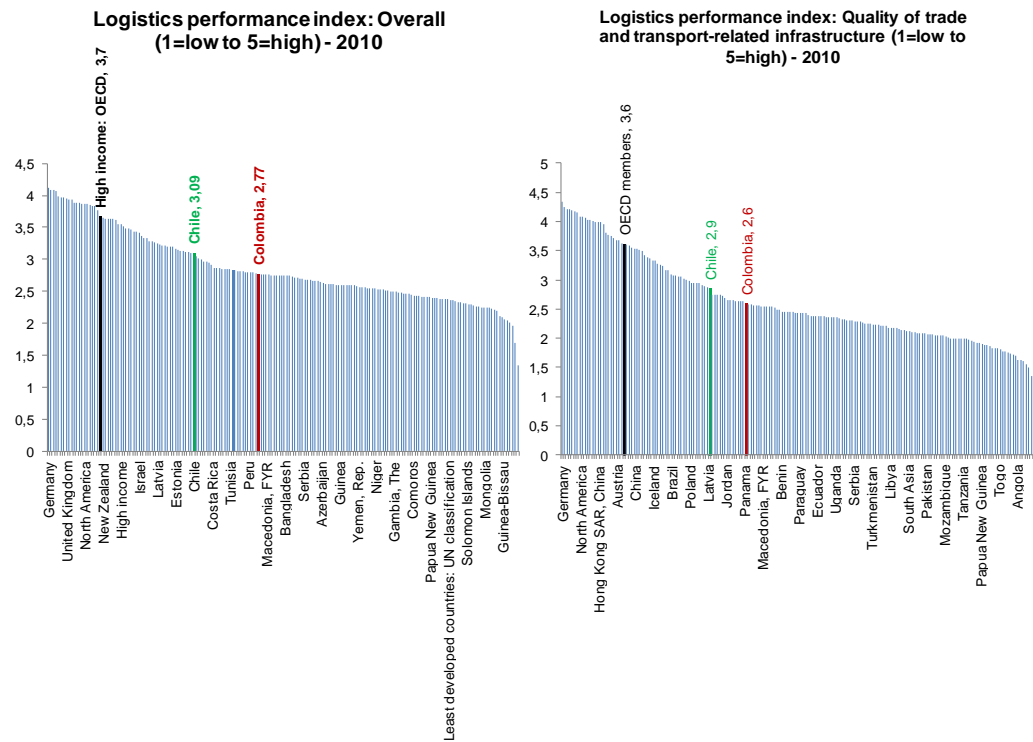
**Gráfico 6. Costos de transporte en el comercio exterior**



Fuente: Banco Mundial – Doing Business 2010.

La mala calidad de la infraestructura, de los servicios de transporte, de los puertos y de los aeropuertos generan unos altos costos de carga y logísticos, que deterioran la competitividad de la producción nacional. Por la deficiente calidad de los servicios, los costos de transporte constituyen entre la mitad y tres cuartas partes de los costos logísticos en Colombia (CPC 2011). Como resultado de estos factores, el país no está bien calificado en los indicadores de costos de carga en el comercio exterior, ni en los de logística (gráficos 6 y 7). La magnitud de estos costos, sin duda, lo deja en desventaja frente a sus competidores en los mercados internacionales.

<sup>5</sup> WEF, 2011. Global Competitiveness Report 2011.

**Gráfico 7. Indicadores de comportamiento logístico**

Fuente: Banco Mundial – Doing Business 2010.

En general, los costos asociados con el comercio a través de las fronteras colombianas son elevados y no son competitivos en la región. Exportar un contenedor desde Bogotá a través del puerto de Barranquilla, que es la opción más barata en Colombia, cuesta USD 1.600. Hacerlo a través de Buenaventura, que es la alternativa más cara, tiene un costo de USD 1.890. El transporte terrestre representa el mayor porcentaje del costo: en cualquiera de los 4 puertos de Colombia equivale a más de la mitad de los gastos totales de los comerciantes.

Por todos estos motivos, para incrementar su productividad y la competitividad de su oferta de bienes y de servicios, Colombia enfrenta el reto de mejorar la calidad y la cobertura de su infraestructura. Las mayores carencias están sobre todo en las vías, los puertos, los aeropuertos, la navegación fluvial y los trenes. El país debe, además, integrar de manera más estrecha y eficaz las diferentes modalidades de transporte.

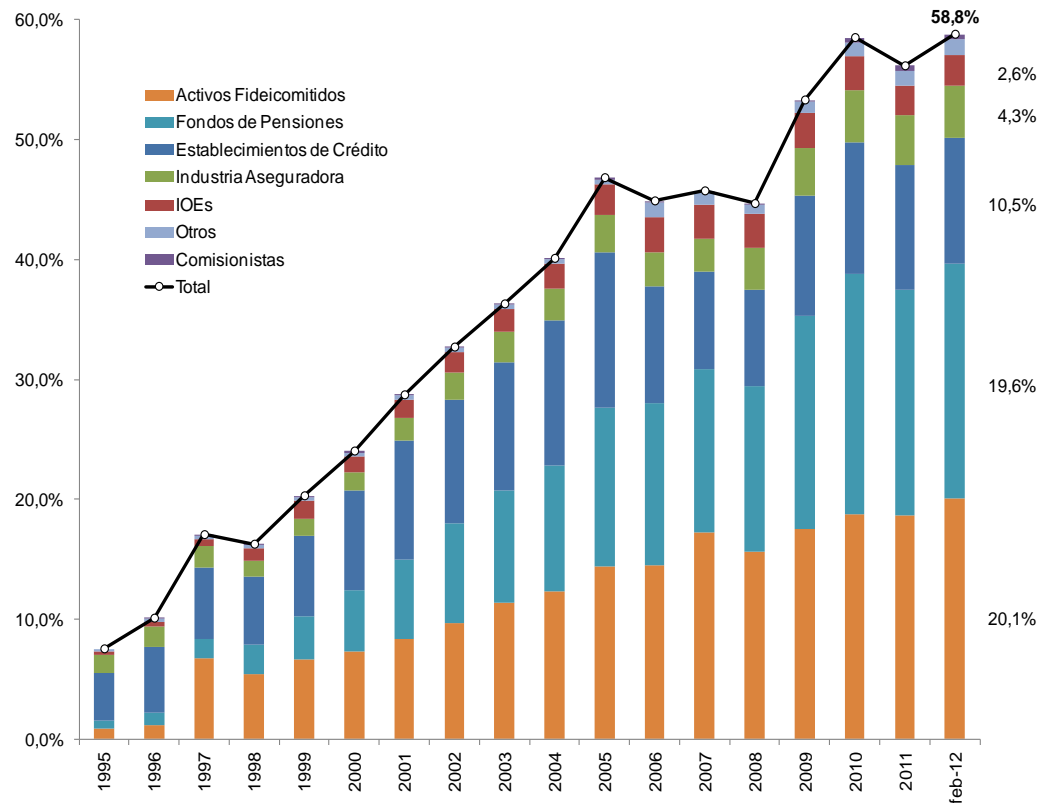
### **Para ampliar la cobertura y mejorar la calidad se requiere la participación del sector privado**

La necesidad de llevar a cabo proyectos de infraestructura en Colombia, en consecuencia, es grande. La magnitud de los recursos públicos para atender los requerimientos de ampliación y modernización de la infraestructura es insuficiente. El Estado colombiano tiene unos gastos de funcionamiento y unas contingencias muy altos, que le impiden asignar mayores recursos a la inversión pública en la magnitud necesaria, sin recurrir a establecer mayores impuestos o a un endeudamiento más alto.

La primera alternativa tendría efectos indeseables sobre la actividad económica, mientras que la segunda comprometería la sostenibilidad fiscal.

Por fortuna, la economía dispone de fondos adicionales administrados por el sector privado, junto con un acceso privilegiado al ahorro externo, que ha sido ampliado con el otorgamiento del grado de inversión. El saldo de fondos que la economía tiene para invertir potencialmente en infraestructura es grande. El valor del portafolio de inversión del sistema financiero (COP 362 billones) equivale a 59% del PIB (gráfico 8). La legislación se ha adaptado de manera paulatina, removiendo los principales obstáculos, para que los fondos privados fluyan hacia la financiación de la inversión en la infraestructura. Recientemente se introdujo otro cambio normativo en esta dirección, para permitir una asociación más eficaz entre los sectores público y privado. El obstáculo ha sido más bien la debilidad institucional del sector, manifiesta en la pobre capacidad de gestión de los organismos públicos responsables, en la deficiente estructuración de los proyectos y en la regulación de las obras públicas en Colombia.

**Gráfico 8. Portafolio de inversiones del sistema financiero (% PIB)**



Fuente: SFC – Asofondos (2012).

Con el propósito de atraer la inversión privada, se requiere con urgencia superar la debilidad institucional del sector. En particular, es menester institucionalizar métodos eficientes, prácticas pulcras y el ejercicio de la competencia, tanto en el esquema de concesiones como en el de las obras públicas.



## Problemas institucionales

Como hemos visto, la deficiente calidad de la infraestructura no se deriva de la escasez de los recursos asignados, ni de la falta de constancia para invertir en el sector. Es probable que tenga que ver, más bien, con los problemas institucionales que lo han aquejado. Algo parecido parece haber ocurrido con la escasa afluencia de fondos privados para financiar la inversión en vías.

Veamos algunos de los problemas institucionales más notables. En lo relacionado con la calidad y la eficiencia de la infraestructura, en primer lugar, la inversión en este sector tradicionalmente ha carecido de una planeación y de una priorización adecuadas de las obras. En segundo lugar, en el subsector vial no se ha articulado de manera eficaz los diferentes modos de transporte (CPC 2011). Y en tercer lugar, la debilidad de los organismos públicos de este sector generó problemas en la contratación, fallas en las concesiones y corrupción.

Un conjunto desafortunado de factores ha impedido una participación más amplia de los recursos privados en la financiación de la inversión en vías. Entre los mayores obstáculos están la precaria estructuración técnica y financiera de los proyectos; la poca claridad en la licitación y adjudicación de las concesiones; la carencia de unas normas legales que establezcan con claridad los derechos y las obligaciones de las partes; la ausencia de mecanismos para distribuir de manera equitativa los riesgos; y la inexistencia o baja utilización de productos financieros a través de los cuales canalizar el ahorro intermediado por el sector financiero y el administrado por los inversionistas institucionales. Estos productos no se han desarrollado quizá porque no han sido necesarios. La costumbre de dar anticipos a los contratistas evitó que éstos tuvieran que recurrir a los intermediarios financieros o al mercado de capitales. Con frecuencia esta práctica generó dilapidación de los fondos públicos y retrasos en la ejecución de los contratos.

En muchos casos, además, la rigidez del régimen de contratación pública –Ley 80 de 1993– y los engorrosos procedimientos que estableció, se convirtieron en una camisa de fuerza. Por semejantes características, este régimen impide una eficaz ejecución de los recursos y ocasiona prácticas administrativas ineficientes e irregulares, que generan espacio para la corrupción. Entre ellas están las habituales extensiones y renegociaciones de los contratos de obras públicas y los de las concesiones, que generan sobrecostos para el Gobierno, despilfarro de los fondos públicos y oportunidades para prácticas de corrupción.

Otros cuellos de botella establecidos por la normatividad vigente, que demoran la ejecución de los proyectos, son la obtención de las licencias ambientales, la consulta previa, la adquisición de los predios y la reubicación de las redes de los servicios públicos.

En el actual Gobierno, el Ministerio de Transporte identificó dos focos principales de corrupción: las adiciones a los contratos de concesión vial y los procesos de contratación pública. En consecuencia, implementó la política de maduración de los proyectos, que busca que antes de comenzar su construcción, éstos cuenten con estudios de factibilidad, estructuración financiera, diseños de ingeniería y gestión ambiental, social, predial y del riesgo. Estos pre-requisitos buscan un adecuado esquema de asignación de responsabilidades asociadas con la construcción, la operación y el mantenimiento de la infraestructura.

Al mismo tiempo, en el Instituto Nacional de Vías (Invías) se reformó el régimen de contratación, para no adjudicar las obras a las propuestas de menor cuantía, sino a las del promedio. El objetivo es que se les pueda exigir calidad a los contratistas. También se fortalecerá el papel de las empresas interventoras de las obras. Adicionalmente, la Ley de Alianzas Público Privadas (APP) –1508 de 2012– busca regular las concesiones viales con el fin de limitar las adiciones a los contratos.

Recientemente se ha hecho otros esfuerzos para superar las debilidades institucionales. A principios del actual gobierno se modificó la estructura del Ministerio de Transporte – Decretos 087 y 088 de 2011–, para crear dos viceministerios técnicos especializados. El primero se enfocó al desarrollo de infraestructura, mientras que el segundo se concentró en los servicios de transporte. La especialización tiene el propósito de potenciar los procesos de planeación, de desarrollo de la normatividad, de evaluación y seguimiento y de coordinación sectorial de la infraestructura y el transporte. A cada uno de ellos se le crea y asigna funciones específicas para la formulación y la adopción de las políticas, los planes, los programas y los lineamientos de la regulación económica y técnica en el transporte, el tránsito y la infraestructura en todas sus modalidades.

También se creó la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) –Decreto 4165 de 2011– para reemplazar el Instituto Nacional de Concesiones (INCO). La ANI tiene como objeto planear, coordinar, estructurar, contratar, ejecutar, administrar y evaluar los proyectos de las concesiones y otras formas de Asociación Público Privada (APP), para el diseño, la construcción, el mantenimiento, la operación, la administración y/o la explotación de la infraestructura pública de transporte en todas sus modalidades.

Durante este Gobierno la planeación ha mejorado. Se diseñó un Plan Maestro de Transporte, que establece unos corredores logísticos, en los cuales se intentará combinar de manera eficaz los diferentes modos de transporte (CPC 2011). Mucho puede ayudar al funcionamiento eficiente de los corredores, que se introduzca esquemas idóneos de administración para su operación y mantenimiento.

La mala calidad del transporte de carga terrestre proviene en gran medida de la informalidad que predomina en el sector. Las grandes empresas transportadoras subcontratan informalmente el transporte de la carga con los propietarios de los vehículos. Además, gran parte del parque automotor es obsoleto. Por último, un exceso

de regulación –manifiesto por ejemplo en la tabla de fletes –, limitando la competencia y estimulando la informalidad, contribuyó a incrementar los sobrecostos del servicio. Con el propósito de disminuir los costos de transporte es menester introducir una mayor competencia en el subsector, para mejorar la calidad del servicio y renovar el parque automotor. El desmonte de la tabla de fletes el año pasado es un paso en la dirección indicada (CPC 2011). La inexistencia de una tarifa mínima permitirá probablemente que los prestadores del servicio compitan ofreciendo precios más bajos y que tengan mayores incentivos para renovar sus vehículos.

Para atraer fondos privados a la inversión en infraestructura se requiere, además, una regulación y una supervisión eficientes y estables, así como mejorar la gestión, la capacidad gerencial y el capital humano de las agencias estatales que interactúan con el sector privado. En este aspecto se requiere personal altamente calificado para estructurar y mercadear los proyectos.

Este fue uno de los objetivos de transformar el INCO en la ANI. Esta deberá tener independencia y la mayor capacidad técnica para estructurar, comercializar y asignar los proyectos que otorgará en concesión. Para evitar los errores que no le permitieron al INCO tener éxito, se necesita que la ANI introduzca transparencia en estos procedimientos. Se requiere también un marco legal estable que determine claramente las obligaciones de las partes y una vigilancia eficiente que garantice su cumplimiento. El esquema deberá ser flexible para permitir una asociación de constructores y operadores, que minimice los riesgos de los participantes y les garantice una buena rentabilidad.

El menor riesgo de los proyectos reducirá también el de los activos cuya emisión podrá eventualmente financiarlos. Estos activos más seguros podrán entonces captar con mayor facilidad el ahorro administrado por los fondos de pensiones y otros inversionistas institucionales, así como los portafolios de inversión del resto del sistema financiero.

La carencia de una buena estructuración y de estudios idóneos de pre-inversión mantuvo innecesariamente alto y concentrado el riesgo para el constructor en el pasado. La Ley de Alianzas Público Privadas es un paso decisivo en la reducción y dispersión del riesgo, porque permite la participación de la banca de inversión en la gerencia de los proyectos y la asociación entre los constructores, los operadores y los financiadores.

Para fortalecer la normatividad sectorial, quizá sea una buena idea centralizar la función de expedirla en una comisión de regulación.

## Consideraciones finales

A pesar del esfuerzo persistente de inversión hecho por Colombia para ampliar y mejorar su infraestructura, la deficiente calidad de ésta es uno de los principales obstáculos para profundizar la apertura de su comercio exterior y acelerar su crecimiento económico. La mala calidad es particularmente crítica en las vías de comunicación, los puertos, los aeropuertos y los servicios de transporte y logística. Por esta razón, la producción nacional enfrenta unos sobrecostos que deterioran su competitividad en los mercados internacionales y la economía tiene un límite para aumentar su capacidad de crecimiento potencial.

Dada la férrea restricción presupuestal del sector público, la ampliación y mejora de la calidad de la infraestructura nacional requiere la participación de la inversión privada. La economía colombiana tiene un monto importante de recursos privados en los portafolios de inversión del sector financiero y dispone además de un acceso privilegiado al ahorro externo, gracias al otorgamiento del grado de inversión. Para lograr la canalización de estos fondos hacia la inversión en infraestructura, sobre todo vial, Colombia requiere remover los obstáculos institucionales que han impedido una eficiente asignación de los recursos en este sector. La actual administración ha tomado medidas acertadas en esta dirección, mediante la reestructuración del Ministerio de Transporte, la creación de la ANI y la aprobación de la Ley de APP. Este esquema institucional debe enmendar los errores del pasado. En particular, debe fortalecer la planeación sectorial, la estructuración y el mercadeo de los proyectos de obras públicas y de concesiones, así como la realización de estudios de pre-inversión. Los nuevos procedimientos deben reducir el riesgo de la inversión en el sector, para atraer el ahorro administrado por los inversionistas institucionales. Además, deben erradicar las malas prácticas en el otorgamiento y ampliación de los contratos, proclives a originar corrupción y dilapidación de los recursos.

Quizá un esfuerzo adicional necesario sea una reforma al régimen de contratación pública, cuya rigidez y procedimientos engorrosos dificultan la ejecución de los recursos y demoran el otorgamiento de los contratos. En algunos casos, además, generan prácticas con una alta propensión a originar corrupción.

# Colombia. Principales Indicadores Macroeconómicos

|  | 2008         | 2009         | 2010   |       |      |      |              | 2011  |       |       |       | 2012         |              |
|--|--------------|--------------|--------|-------|------|------|--------------|-------|-------|-------|-------|--------------|--------------|
|  |              |              | T1     | T2    | T3   | T4   | Total        | T1    | T2    | T3    | T4    | Proy.        | Proy.        |
| PIB Nominal (COP MM)                           | <b>481.0</b> | <b>508.5</b> | 133    | 137   | 136  | 142  | <b>548</b>   | 146.5 | 152.3 | 155.4 | 161.6 | <b>615.8</b> | <b>760.7</b> |
| PIB Nominal (USD B)                            | <b>214</b>   | <b>249</b>   | 69     | 71    | 75   | 74   | <b>286</b>   | 77.9  | 85.5  | 81.1  | 83.2  | <b>317.0</b> | <b>416.4</b> |
| <b>Crecimiento Real</b>                        |              |              |        |       |      |      |              |       |       |       |       |              |              |
| PIB real (% Var. Interanual)                   | <b>3.5</b>   | <b>1.7</b>   | 3.9    | 4.4   | 3.0  | 4.7  | <b>4.0</b>   | 5.0   | 5.1   | 7.5   | 6.1   | <b>5.9</b>   | <b>4.9</b>   |
| <b>Precios</b>                                 |              |              |        |       |      |      |              |       |       |       |       |              |              |
| Inflación (IPC, % Var. Interanual)             | <b>7.7</b>   | <b>2.0</b>   | 1.8    | 2.3   | 2.3  | 3.2  | <b>3.2</b>   | 3.2   | 3.2   | 3.7   | 3.7   | <b>3.7</b>   | <b>3.5</b>   |
| Inflación básica (% Var. Interanual)           | <b>5.9</b>   | <b>2.7</b>   | 2.3    | 2.3   | 2.3  | 2.6  | <b>2.6</b>   | 2.8   | 3.1   | 3.0   | 3.2   | <b>3.2</b>   | <b>3.2</b>   |
| Tipo de cambio (COP/USD fin de periodo)        | <b>2244</b>  | <b>2044</b>  | 1929   | 1916  | 1800 | 1914 | <b>1914</b>  | 1879  | 1780  | 1915  | 1943  | <b>1943</b>  | <b>1827</b>  |
| Tipo de cambio (Var. % interanual)             | <b>11.4</b>  | <b>-8.9</b>  | (24.7) | -11.2 | -6.4 | -6.4 | <b>-6.4</b>  | -2.5  | -7.1  | 6.4   | 1.5   | <b>1.5</b>   | <b>-6.0</b>  |
| <b>Sector Externo</b>                          |              |              |        |       |      |      |              |       |       |       |       |              |              |
| Cuenta corriente (% del PIB)                   | <b>-3.2</b>  | <b>-2.0</b>  | -1.8   | -2.0  | -4.5 | -3.8 | <b>-3.1</b>  | -2.3  | -2.5  | -3.5  | -3.1  | <b>-3.0</b>  | <b>-2.4</b>  |
| Cuenta corriente (USD mmM)                     | <b>-6.8</b>  | <b>-5.0</b>  | -1.2   | -1.4  | -3.4 | -2.8 | <b>-8.9</b>  | -1.8  | -2.2  | -2.8  | -2.5  | <b>-9.4</b>  | <b>-10.0</b> |
| Balanza comercial (USD mmM)                    | <b>0.8</b>   | <b>2.1</b>   | 0.9    | 1.2   | -0.4 | 0.2  | <b>2.0</b>   | 1.2   | 1.7   | 0.9   | ...   | ...          | ...          |
| Exportaciones F.O.B. (USD mmM)                 | <b>37.1</b>  | <b>32.6</b>  | 9.1    | 10.0  | 9.7  | 10.8 | <b>39.5</b>  | 12.5  | 14.5  | 14.2  | ...   | ...          | ...          |
| Importaciones F.O.B. (USD mmM)                 | <b>36.3</b>  | <b>30.5</b>  | 8.1    | 8.8   | 10.1 | 10.5 | <b>37.5</b>  | 11.3  | 12.7  | 13.3  | ...   | ...          | ...          |
| Servicios (neto)                               | <b>-3.1</b>  | <b>-2.8</b>  | -0.6   | -0.8  | -0.9 | -1.1 | <b>-3.5</b>  | -0.9  | -1.0  | -1.0  | -1.2  | <b>-4.2</b>  | <b>-2.4</b>  |
| Renta de los factores                          | <b>-10.2</b> | <b>-9.3</b>  | -2.6   | -3.0  | -3.2 | -3.2 | <b>-11.9</b> | -3.2  | -4.0  | -4.2  | -3.7  | <b>-15.1</b> | <b>-15.2</b> |
| Transferencias corrientes (neto)               | <b>5.5</b>   | <b>4.6</b>   | 0.9    | 1.1   | 1.1  | 1.3  | <b>4.5</b>   | 1.1   | 1.1   | 1.4   | 1.4   | <b>5.0</b>   | <b>4.5</b>   |
| Inversión extranjera directa (USD mmM)         | <b>10.6</b>  | <b>7.1</b>   | 1.7    | 1.9   | 2.1  | 1.2  | <b>6.9</b>   | 3.4   | 3.5   | 3.9   | 4.2   | <b>15.0</b>  | <b>16.3</b>  |
| <b>Sector Público (acumulado)</b>              |              |              |        |       |      |      |              |       |       |       |       |              |              |
| Bal. primario del Gobierno Central (% del PIB) | <b>0.9</b>   | <b>-1.1</b>  | ...    | ...   | ...  | ...  | <b>-1.1</b>  | ...   | ...   | ...   | ...   | <b>-0.7</b>  | <b>-0.3</b>  |
| Bal. del Gobierno Central (% del PIB)          | <b>-1.3</b>  | <b>-4.1</b>  | 0.1    | -0.8  | -1.1 | -3.8 | <b>-3.8</b>  | 0.6   | 1.3   | 0.9   | ...   | <b>-3.6</b>  | <b>-3.2</b>  |
| Bal. primario del SPNF (% del PIB)             | <b>3.5</b>   | <b>0.9</b>   | ...    | ...   | ...  | ...  | <b>-0.1</b>  | ...   | ...   | ...   | ...   | <b>0.1</b>   | <b>1.3</b>   |
| Bal. del SPNF (% del PIB)                      | <b>0.9</b>   | <b>-2.4</b>  | 0.2    | 0.2   | -0.1 | -3.1 | <b>-3.1</b>  | 1.2   | 2.5   | 2.3   | ...   | <b>-3.1</b>  | <b>-1.9</b>  |
| <b>Indicadores de Deuda</b>                    |              |              |        |       |      |      |              |       |       |       |       |              |              |
| Deuda externa bruta (% del PIB)                | <b>19.0</b>  | <b>22.7</b>  | 18.7   | 19.3  | 21.4 | 22.4 | <b>22.4</b>  | 20.6  | 20.9  | 21.9  | ...   | <b>21.9</b>  | <b>24.2</b>  |
| Pública (% del PIB)                            | <b>12.0</b>  | <b>15.7</b>  | 12.6   | 13.1  | 13.4 | 13.7 | <b>13.7</b>  | 12.1  | 12.0  | 12.6  | ...   | <b>12.6</b>  | <b>13.9</b>  |
| Privada (% del PIB)                            | <b>6.9</b>   | <b>7.0</b>   | 6.0    | 6.2   | 8.1  | 8.7  | <b>8.7</b>   | 8.5   | 8.9   | 9.3   | ...   | <b>9.3</b>   | <b>10.2</b>  |
| Deuda del Gobierno (% del PIB, Gob. Central)   | <b>36.2</b>  | <b>37.7</b>  | 36.3   | 36.4  | 35.9 | 38.4 | <b>38.4</b>  | 36.3  | 34.2  | 35.1  | ...   | <b>37.6</b>  | <b>37.5</b>  |

Fuente: PIB y Crecimiento Real – DANE y Banco de la República, proyecciones Asobancaria. Sector Externo – DANE y Banco de la República, proyecciones MHCP. Sector Público y respectivas proyecciones - MHCP. Indicadores de deuda – DANE, Banco de la República, Departamento Nacional de Planeación; proyecciones DNP y MHCP.

## Colombia. Estados financieros\*

|  | feb-12<br>(a)  | ene-12         | feb-11<br>(b)  | Var real anual<br>entre (a) y (b) |
|--|----------------|----------------|----------------|-----------------------------------|
| <b>Activo</b>                          | <b>298,516</b> | <b>294,631</b> | <b>249,780</b> | <b>15.4%</b>                      |
| Disponible                             | 19,842         | 18,364         | 15,054         | 27.3%                             |
| Inversiones                            | 56,497         | 57,237         | 56,872         | -4.1%                             |
| Cartera Neta                           | 192,383        | 190,610        | 155,120        | 19.8%                             |
| Consumo Bruta                          | 57,569         | 56,702         | 43,294         | 28.4%                             |
| Comercial Bruta                        | 122,382        | 121,460        | 103,803        | 13.8%                             |
| Vivienda Bruta                         | 15,774         | 15,769         | 11,492         | 32.5%                             |
| Microcrédito Bruta                     | 5,641          | 5,582          | 4,059          | 34.2%                             |
| Provisiones**                          | 8,984          | 8,902          | 7,529          | 15.2%                             |
| Consumo                                | 3,576          | 3,533          | 2,623          | 31.7%                             |
| Comercial                              | 4,718          | 4,679          | 4,373          | 4.2%                              |
| Vivienda                               | 424            | 427            | 343            | 19.3%                             |
| Microcrédito                           | 266            | 263            | 190            | 35.2%                             |
| Otros                                  | 29,794         | 28,420         | 22,735         | 26.5%                             |
| <b>Pasivo</b>                          | <b>256,179</b> | <b>254,308</b> | <b>218,058</b> | <b>13.4%</b>                      |
| Depósitos y Exigibilidades             | 193,481        | 188,077        | 160,928        | 16.1%                             |
| Cuentas de Ahorro                      | 100,050        | 96,661         | 81,886         | 18.0%                             |
| CDT                                    | 54,074         | 52,475         | 42,742         | 22.2%                             |
| Cuentas Corrientes                     | 32,938         | 32,250         | 30,422         | 4.6%                              |
| Otros                                  | 6,419          | 6,691          | 5,877          | 5.5%                              |
| Otros pasivos                          | 62,698         | 66,231         | 57,130         | 6.0%                              |
| <b>Patrimonio</b>                      | <b>42,337</b>  | <b>40,322</b>  | <b>31,722</b>  | <b>28.9%</b>                      |
| <b>Ganancia/Pérdida del ejercicio</b>  | <b>961</b>     | <b>440</b>     | <b>575</b>     | <b>61.3%</b>                      |
| Ingresos por intereses                 | 4,062          | 2,036          | 2,482          | 58.0%                             |
| Gastos por intereses                   | 1,531          | 767            | 902            | 63.9%                             |
| Margen neto de Intereses               | 2,528          | 1,267          | 1,576          | 54.9%                             |
| Ingresos netos diferentes de Intereses | 1,395          | 626            | 1,057          | 27.4%                             |
| Margen Financiero Bruto                | 3,923          | 1,893          | 2,633          | 43.9%                             |
| Costos Administrativos                 | 1,873          | 909            | 1,660          | 9.0%                              |
| Provisiones Netas de Recuperación      | 456            | 230            | 182            | 141.9%                            |
| Margen Operacional                     | 1,594          | 754            | 792            | 94.4%                             |
| <b>Indicadores</b>                     |                |                |                | Variación (a) - (b)               |
| Indicador de calidad de cartera        | <b>2.80</b>    | <b>2.69</b>    | <b>2.99</b>    | <b>-0.18</b>                      |
| Consumo                                | 4.72           | 4.50           | 4.72           | 0.00                              |
| Comercial                              | 1.86           | 1.79           | 2.11           | -0.25                             |
| Vivienda                               | 2.61           | 2.64           | 3.71           | -1.10                             |
| Microcrédito                           | 4.36           | 4.01           | 4.94           | -0.59                             |
| Cubrimiento**                          | <b>162.93</b>  | <b>169.76</b>  | 159.01         | <b>3.92</b>                       |
| Consumo                                | 131.76         | 138.44         | 128.44         | 3.32                              |
| Comercial                              | 207.51         | 214.87         | 199.75         | 7.77                              |
| Vivienda                               | 102.86         | 102.53         | 80.33          | 22.53                             |
| Microcrédito                           | 108.30         | 117.50         | 94.70          | 13.59                             |
| ROA                                    | 2.21%          | 2.16%          | 2.09%          | 0.1%                              |
| ROE                                    | 16.60%         | 16.32%         | 16.04%         | 0.6%                              |
| Solvencia                              | 16.10%         | 15.55%         | 14.66%         | n.d.                              |

1/ Calculado como la diferencia entre ingresos y gastos por intereses menos Prima amortizada de cartera - cuenta PUC 510406

2/ Indicador de calidad de cartera en mora = Cartera Vencida / Cartera Bruta.

\*Datos mensuales a febrero de 2012 del sistema bancario. Cifras en miles de millones de pesos. Fuentes y cálculos Asobancaria.

\*\* No se incluyen otras provisiones. El cálculo del cubrimiento tampoco contempla las otras provisiones.