



¿Cómo van las 4G?

- En el país persiste un importante rezago en materia de competitividad. Por ejemplo, el Índice de Desempeño Logístico de Colombia ha presentado retrocesos en los últimos años en el componente de infraestructura relacionada con el transporte. Por su parte, el Índice Global de Competitividad también indica que el país no ha mejorado en la calidad de sus carreteras y, aunque no debe desconocerse que otra serie de elementos obstaculizan los avances en competitividad, el tema vial es uno de los principales cuellos de botella. De allí la importancia de los programas de construcción, reparación y adecuación de infraestructura vial que apunten a disminuir tales brechas permitiendo la interconexión eficiente del país.
- El programa de concesiones de cuarta generación (4G) se constituye como el más importante en la historia reciente del país. A la fecha, el valor más probable de inversiones de este plan en su componente vial asciende a 36,7 billones de pesos. Este valor es 2,7 veces superior a los recursos invertidos en la primera, segunda y tercera generación de manera conjunta. Los estimativos realizados por Asobancaria indican que la totalidad del programa le aportará, en promedio, 0,4% al crecimiento económico durante el periodo 2015-2022. El mayor aporte al crecimiento se realizaría en 2018 (0,8%) y se espera que a partir de allí tome una senda decreciente hasta 2022 (0,61%). En ese sentido, es importante formular desde ya la hoja de ruta de largo plazo en materia de desarrollo de infraestructura, un paso que esperamos se materialice a través del diseño e implementación del Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMTI).
- En materia de financiamiento se ha conocido que seis proyectos de la primera ola han obtenido aprobaciones en firme de recursos por parte de entidades financieras para generar los cierres contractuales ante la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), aunque todavía quedan pendientes los cierres totales que deberían generarse en los próximos meses. Con este paso se aproximan las primeras obras físicas del programa 4G.
- Debe reconocerse que existen algunos elementos sobre los cuales se debe avanzar para lograr el financiamiento de las obras, puntos que se han ido identificando y poniendo en conocimiento de las autoridades competentes. Entre estos puntos se cuentan: el porcentaje de endeudamiento de los concesionarios, la participación de la ANI en los contratos de Alianzas público privadas, los alcances de la Ley de Garantías Mobiliarias, la toma de posesión ante eventuales incumplimientos, las fechas exactas de los desembolsos y el licenciamiento ambiental.

17 de noviembre de 2015

Director:

Santiago Castro Gómez

ASOBANCARIA:

Santiago Castro Gómez
Presidente**Jonathan Malagón**
Vicepresidente Técnico**Germán Montoya**
Director Económico

Para suscribirse a Semana
Económica, por favor envíe un
correo electrónico a
semanaeconomica@asobancaria.com
o visítenos en
<http://www.asobancaria.com>

Visite nuestros portales:
www.asobancaria.com
www.yodecidomibanco.com
www.sabermassermas.com
www.abcmicasa.com



Edición 1021

¿Cómo van las 4G?

El desarrollo de las concesiones de cuarta generación (4G) se ha convertido en el mayor hito para afrontar el atraso que en materia de infraestructura ha sufrido el país por años. En un contexto en el que la economía crece por debajo de su potencial y en el que las exportaciones se contraen a tasas de 42% aun en medio de una devaluación cambiaria en torno al 36% en lo corrido del año, queda en evidencia la baja capacidad y velocidad con que la economía puede comenzar a superar los enormes cuellos de botella en materia de competitividad en una coyuntura como la actual.

En este sentido, las evaluaciones a las cuales se ha sometido la economía colombiana para conocer cómo avanza en materia de competitividad continúan arrojando resultados desalentadores que no solo muestran un evidente atraso sino que incluso señalan algunos retrocesos. En buena hora el país ha comenzado a interiorizar que una de las mayores dificultades para avanzar en el desarrollo de una mejor posición competitiva y de logística para aprovechar las oportunidades de los diversos tratados de libre comercio es la relacionada con la infraestructura vial.

Posterior a un prolongado periodo en el que se dieron iniciativas para avanzar en el desarrollo vial, pero en el que se volvieron frecuentes los atrasos, los sobrecostos e incumplimientos, se empezó a dar un nuevo proceso para solventar dichos problemas. Surtieron, en este sentido, ajustes de orden institucional que dieron como resultado la creación de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y de la Financiera de Desarrollo Nacional (FDN) y el avance en varios aspectos normativos para el desarrollo de una infraestructura con calidad técnica y de incentivos para la participación del sector privado, muchas de ellos materializados en las leyes de alianzas público privadas y de infraestructura.

Después de surtir varios de los arreglos institucionales requeridos para estructurar y ejecutar los proyectos de infraestructura que el país ha venido demandando por años, se avecina la hora cero para dar inicio a la construcción de las primeras obras viales de las concesiones 4G y, con ello, a la consecución de los recursos que financiarán dichos proyectos. Colombia está ad portas de dar un paso importante para avanzar en una mejor infraestructura, un elemento que si bien es fundamental en el mediano y largo plazo, también jugará un papel fundamental para afrontar la moderación de la actividad económica por la cual viene atravesando el país y que ya amenaza con prolongarse para 2016.

Aunque se han dado avances importantes en la generación de las condiciones para desarrollar la infraestructura que el país requiere, no puede desconocerse que existen algunos elementos sobre los cuales deben seguir aunándose esfuerzos para avanzar con éxito en el desarrollo del programa. Incluso, el programa 4G es la verdadera prueba de fuego para evaluar los esfuerzos que se han generado en distintas dimensiones para construir y gozar de una infraestructura vial que se construya a tiempo y con calidad.

Editor

Germán Montoya
Director Económico

Participaron en esta edición:

Germán Montoya
Liz Marcela Bejarano
Rogelio Rodríguez
Martha Elena Delgado
David González



En esta Semana Económica se hará un recuento sobre cómo avanza el programa vial de 4G, cuál será su impacto sobre el crecimiento, incorporando los ajustes generados por cuenta de la situación fiscal y se señalará la distribución temporal de estas inversiones. También se presentará una revisión sobre el estado actual de los avances en la consecución de recursos para los cierres financieros y qué elementos deben ser tenidos en cuenta para seguir afianzado el proceso de participación de las entidades bancarias en este gran hito para el país.

Rezagos en materia de competitividad

Durante los últimos años, Colombia ha avanzado muy lentamente en términos de competitividad e inserción de sus mercados en el comercio internacional. Si bien los rezagos en términos de estructura tributaria, fortaleza institucional y capacidad de innovación han sido ampliamente reseñados por diversas autoridades económicas como puntos débiles en la posición competitiva del país, uno de los frentes que ahonda más los débiles resultados es el que atañe al desarrollo de infraestructura, particularmente en materia de vías primarias, secundarias y terciarias, lo que ha venido generando un lastre en la dinámica y la competitividad de muchos sectores productivos.

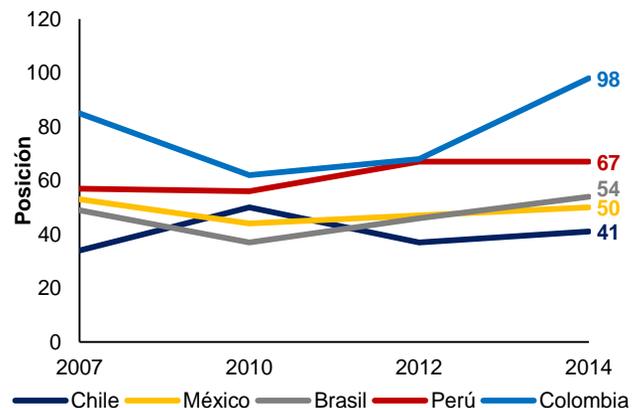
Prueba de lo anterior es el hecho que ante el escenario de devaluación al cual se enfrenta el país desde finales del año anterior, la reacción en la producción de los bienes transables diferentes a la minería ha sido reducida y de hecho, no ha promovido un mayor aumento de las exportaciones. En los primeros ocho meses de este año, las exportaciones no tradicionales se contrajeron 18%. El escaso dinamismo en este frente y su incapacidad para aprovechar oportunamente el incentivo cambiario ha encendido las alarmas sobre los notables atrasos que enfrenta el país a la hora de competir en el exterior. En el marco de un proceso de recomposición productiva, el precario estado de la infraestructura vial luce sin duda como uno de sus principales obstáculos.

En efecto, de acuerdo con el Índice de Desempeño Logístico¹, Colombia ha presentado un marcado retroceso en los últimos años en la infraestructura relacionada con el comercio y el transporte, pasando de la posición 62 en

2010 a la 98 en 2014 entre 159 países. A su vez, según el Índice Global de Competitividad (IGC)², el país no ha mejorado en la calidad de sus carreteras y por el contrario pasó de ocupar el puesto 86 en 2006 a la posición 126 en 2014 entre 140 países (Gráfico 1). Es evidente entonces que el camino para cerrar las brechas en términos de competitividad y desempeño es aún amplio y debe abarcar múltiples enfoques: construcción de infraestructura vial, reparación y adecuación de las vías existentes y adopción de los mayores estándares de calidad.

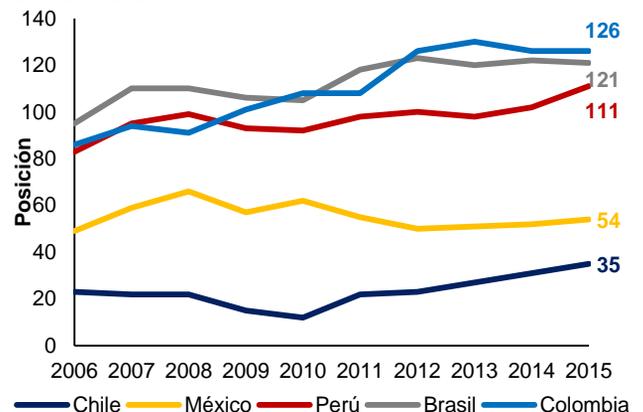
Gráfico 1. Logística y competitividad del transporte terrestre en Latinoamérica

a. Índice de Desempeño Logístico (IDL) – Infraestructura



Fuente: Banco Mundial. **Elaboración:** Asobancaria.

b. Índice de Competitividad Global (IGC) – Calidad de las carreteras



Fuente: Foro Económico Mundial. **Elaboración:** Asobancaria.

¹ Banco Mundial, 2015.

² Foro Económico Mundial, 2015.



Sin embargo, cabe destacar que el país ha tenido mayores progresos en términos de infraestructura aeroportuaria y portuaria por cuenta de las iniciativas de construcción, mantenimiento y promoción de varios aeropuertos y puertos. La mejor posición es la relacionada con la calidad de la infraestructura aérea. Dentro de los proyectos más emblemáticos que han permitido escalar posiciones se encuentra la ampliación del aeropuerto de El Dorado. Con base en el IGC, el país ocupó en 2015 la posición 74 entre 140 países, mientras en 2012 ocupaba el lugar 106. Adicionalmente, según la ANI, en la actualidad se están realizando inversiones en quince aeropuertos del país, incluyendo los correspondientes a los de cuatro de las principales ciudades de Colombia.

En línea con estos adelantos y consciente de las principales falencias en la infraestructura vial colombiana, su impacto sobre la competitividad y sus implicaciones sobre el crecimiento económico de largo plazo, el Gobierno Nacional ha hecho numerosos esfuerzos con el acompañamiento del sector privado para garantizar avances significativos en estos frentes durante los próximos años.

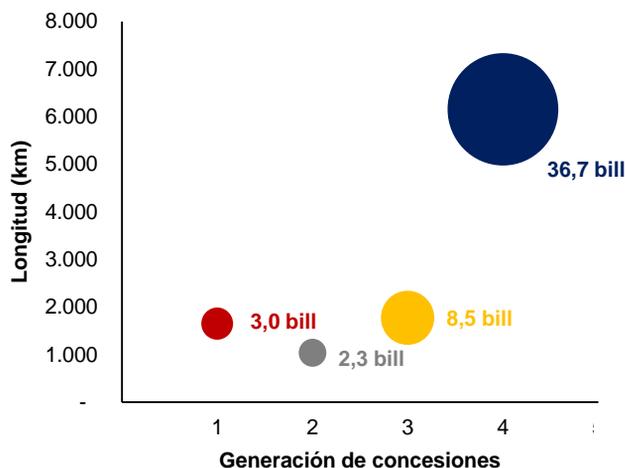
Estado actual de las 4G

Las inversiones previstas al concebir inicialmente el programa 4G en materia de carreteras ascendían, entre iniciativas públicas y privadas, a cerca de 50 billones de pesos; sin embargo, tras los procesos de estructuración, adjudicación y contratación que se han venido dando, junto con la nueva realidad en materia fiscal, el escenario más probable indica que las inversiones de este programa estarían alrededor de los 36,7 billones de pesos.

A pesar de este ajuste, la cuarta generación de concesiones viales de Colombia se constituye como la más grande en la historia del país al poner en marcha la construcción de cerca de 6.000 kilómetros de vías principales. Los recursos destinados son 4,3 veces mayores a los que fueron dirigidos a la construcción de las vías 3G, cuyo proyecto más emblemático es la Ruta del Sol, mientras que el número de proyectos previstos es tres veces superior y la longitud de kilómetros que se espera construir es 3,5 mayor. De hecho, en el proyecto se invertirán 2,7 veces más recursos que en la primera, segunda y tercera generación juntas (Gráfico 2).

Las iniciativas públicas dentro del programa 4G se han agrupado por olas. La primera ola de construcciones

Gráfico 2. Tamaño de las inversiones viales según concesiones



Fuente: Financiera de Desarrollo Nacional (FDN).

iniciaría sus primeros procesos de construcción entre el cierre del presente año y la primera parte de 2016, teniendo en cuenta que tanto las adjudicaciones como las firmas de contrato se dieron en su gran mayoría durante la segunda mitad de 2014. Esta primera etapa de proyectos tendría su mayor nivel de inversión en 2017 con un monto aproximado de 3,3 billones de pesos y culminaría hacia 2021.

La segunda ola finalizó su proceso de adjudicación en septiembre pasado con el proyecto Autopista al Mar 2, el último de un total de nueve proyectos y el único que queda pendiente para entrar en proceso de contratación. De esta forma, los ocho proyectos restantes se encuentran contratados y con fecha de inicio de ejecución. Por lo anterior, podría esperarse que la mayoría de proyectos inicien construcción hacia el tercer trimestre de 2016. Las inversiones estimadas para esta agrupación de proyectos están por el orden de 11,8 billones de pesos. De ese total Asobancaria estima que en 2018 se den las mayores inversiones, con un monto cercano a 3,1 billones de pesos.

Cabe resaltar que si bien el Capex de la tercera ola se calculó inicialmente en cerca 10 billones de pesos, esta agrupación de proyectos presentó una priorización reciente, natural ante el nuevo escenario fiscal que enfrenta el país, situación que por el momento Asobancaria incluye en los estimativos. Dentro de esta priorización se conoce que la inversión de la etapa I³ de la



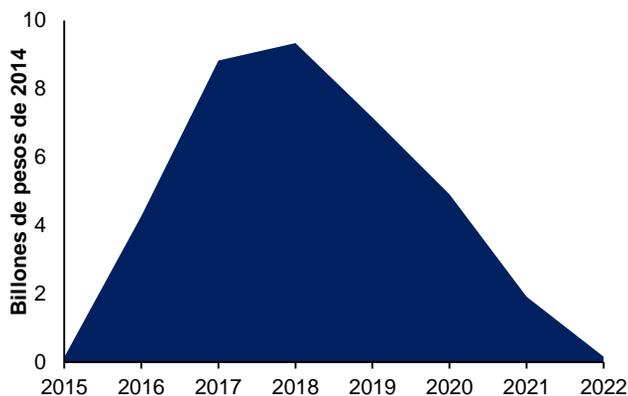
tercera ola tendrá una inversión aproximada de 3,0 billones de pesos.

Por su parte, los proyectos de iniciativa privada tendrían una inversión de 10 billones de pesos⁴. De ese total, cerca de 6,9 billones de pesos corresponden a cinco proyectos que ya están contratados, procesos que se dieron entre febrero y julio de este año.

Al respecto y bajo el entendido que las inversiones efectivamente bordeen los 37 billones de pesos, además de realizar el ejercicio de determinar la distribución de las inversiones en el tiempo, Asobancaria también ha realizado los estimativos de los aportes al crecimiento del PIB bajo el nuevo escenario de inversiones. Para realizar este ejercicio se supuso que el periodo de preconstrucción tiene una duración de doce meses y una media de ejecución de obras de cinco años. Con base en los modelos planteados, la distribución de las inversiones tendría su mayor intensidad en el año 2018.

Los estimativos también indican que la totalidad del programa le aportará en promedio 0,4%⁵ al crecimiento económico colombiano durante el periodo 2015-2022 (Gráfico 3). En concreto, es de esperarse que el aporte aumente progresivamente hasta el año 2018, cuando alcanza su máximo (0,8%) y a partir de allí tome una senda decreciente hasta 2022 (0,61%).

Gráfico 3. Distribución de inversiones 4G



Fuente: FDN, ANI y SECOP. **Cálculos:** Asobancaria.

³ Según Conpes 3844. Cuarta generación de concesiones viales: Fase I Tercera ola. Octubre de 2015.

⁴ Hace referencia a los que llevan sus procesos más adelantados.

⁵ Hace referencia a los efectos directos.

Este aporte a la producción nacional se da en un contexto de desaceleración de la actividad productiva y de allí que se espere que su impacto contribuya a suavizar el aterrizaje de la economía colombiana hacia una senda de menor crecimiento. Asimismo, aunque la ejecución de estas iniciativas permitirá cerrar las brechas en infraestructura en las vías del orden nacional, aún queda un importante desafío en la construcción y reparación de vías secundarias y terciarias, que son las que permitirán conectar de manera expedita y eficiente las distintas zonas del país con los grandes centros productivos.

Avances en el financiamiento

Está por cumplirse un año correspondiente a la etapa de preconstrucción de seis de los proyectos viales que hacen parte de la primera ola de las concesiones 4G. Con el avance en los periodos de preconstrucción se avecinan los denominados cierres financieros totales y, ante la ANI, estos últimos empezarán a dar luz verde para el inicio de los procesos de construcción de los primeros proyectos 4G.

Hasta el momento se ha conocido que seis proyectos han obtenido aprobaciones en firme de recursos por parte de entidades financieras para generar los cierres ante la ANI, estos son: Pacífico 1, 2 y 3, Cartagena-Barranquilla, Honda-Puerto Salgar y Perimetral del Oriente de Cundinamarca. En estas aprobaciones han participado de forma activa tanto entidades financieras locales como extranjeras. El valor estimado del Capex de estos proyectos es cercano a los 7 billones de pesos.

Los próximos cierres ante la ANI deberían surtir en los primeros meses de 2016, por lo que dentro de la primera ola solo quedaría faltando el cierre del proyecto Mulaló-Loboguerrero, el cual se daría en septiembre de 2016. Bajo estos cronogramas (Tabla 1) y teniendo en cuenta que la duración de la construcción estaría por el orden de cinco años (en promedio), las inversiones inherentes a este primer grupo de proyectos alcanzaría su mayor nivel hacia 2017, como ya se indicó.

Según la FDN (Tabla 2), entre el cuarto trimestre de este año y el primero de 2016 se deberían dar los cierres



Tabla 1. Cronograma cierres financieros ante ANI

Ola	Proyecto	Fecha Límite Cierre Financiero ANI
Primera Ola	Cartagena Barranquilla	ago-15
	Girardot - Pto Salgar; Pacífico 3	sep-15
	Pacífico 1; Pacífico 2	oct-15
	Perimetral de oriente	nov-15
	Conexión Norte	ene-16
	Río Magdalena 2	feb-16
	Mulaló - Loboguerrero	sep-16
Segunda Ola	Transversal del Sisga	may-16
	Puerta de Hierro - Carreto - Palmar de Varela; Carreto - Cruz del Viso	jun-16
	Villavicencio - Yopal; Autopista Mar 1	jul-16
	Santana - Mocoa - Neiva; Santander de Quilichao - Popayán; Yondó -Barranca - Bucaramanga; Rumichaca - Pasto	ago-16
	Autopista Mar 2	oct-16
Iniciativa privada	Ibagué-Cajamarca	mar-16
	Malla Vial del Meta	jun-16
	Bogotá-Villavicencio (Sector 3)	jul-16
	Cambao-Manizales; Cesar - Guajira(San Roque- Paraguachón)	ago-16

Fuente: FDN.

financieros totales de la mayoría de los proyectos de la primera ola, de manera que se asegure la financiación completa de recursos para la construcción de dichos proyectos. Así, a partir del segundo trimestre del próximo año empezarán a darse los cierres financieros ante la ANI de la segunda ola, cuyo proceso debería culminar hacia el inicio del último trimestre de 2016, para posteriormente avanzar en los cierres financieros totales entre el cuarto y el primer trimestre de 2017.

Aunque la FDN no tiene previsto dentro de su cronograma cierres financieros totales para el segundo trimestre de 2016, se observa que existirá una acumulación importante de cierres financieros en el segundo semestre del próximo año. En ese momento deberán realizarse catorce cierres (incluyendo los proyectos de iniciativa privada), cuyas inversiones ascienden a cerca de 16 billones de pesos. De no presentarse contratiempos y cumplirse con dichos cronogramas, hacia 2018 se dará el mayor cúmulo de inversiones de infraestructura vial en el país.

Tabla 2. Cronograma cierres financieros totales

Ola	2015 - IV	2016 - I	2016 - II	2016 - III	2016 - IV	2017 - I
Primera ola	6	2			1	
Segunda ola				2	6	1
Iniciativas privadas				2	3	
Total	6	2	0	4	10	1

Fuente: FDN.

En el desarrollo del programa también se han suscitado algunos puntos adicionales que bien vale la pena mencionar y sobre los cuales se debe seguir avanzando para consolidar con éxito su apoyo financiero. Entre estos puntos se destacan:

1. Que el porcentaje de endeudamiento de los concesionarios pueda ser incrementado en un valor tal que le permita a estos participar en las tres olas de proyectos y que el límite del 25% pueda ser aplicable a cada proyecto de 4G de manera independiente.
2. El requisito según el cual la ANI debe hacer parte del contrato de la Alianza Público-Privada (APP) para que los establecimientos de crédito puedan aumentar el límite del cupo de endeudamiento.
3. Determinar el alcance de la Ley de Garantías Mobiliarias y los derechos sobre los contratos como garantías admisibles. La aplicación de este tipo de garantías puede beneficiar el financiamiento de los proyectos de infraestructura.
4. Dar mayor claridad a la ejecución de los Step in rights en los contratos: persiste la incertidumbre sobre la forma en que se daría una eventual toma de posesión ante un escenario de incumplimiento, pues aunque existe normatividad que protege a los financiadores de los proyectos, no es claro cómo se realizaría este proceso.
5. Conocer con anticipación, en la medida de lo posible, las fechas exactas o anticipar los plazos máximos en los cuales las entidades financieras deberán realizar los desembolsos de los recursos. De no tener certeza sobre estos puntos, se podrían exacerbar los riesgos de tasa de interés y de liquidez en el mercado financiero local.
6. Tener certidumbre en aspectos tales como la aprobación de la totalidad de las licencias ambientales con



anterioridad al inicio del proyecto y la adquisición de la mayor parte de los predios necesarios en sus unidades funcionales.

No debe olvidarse que este programa también se caracteriza por la complejidad de sus obras, lo que exigirá no solo una ingeniería de alta calidad sino también una gran solidez financiera. En este orden de ideas y teniendo en cuenta que cada proyecto guarda características especiales, la labor de los financiadores se materializará con base en una correcta asignación de riesgos en el marco de incorporar las mejores prácticas en el financiamiento.

Pensando en el mediano plazo

Aunque las primeras inversiones en 4G en lo relacionado con el programa vial se encuentran próximas a iniciarse, desde ya se hace necesario que se piense en avanzar en el desarrollo de programas de infraestructura para el mediano y largo plazo. Según estimaciones propias, hacia 2019 se empezarán a dar disminuciones en las inversiones de 4G, de tal manera que la inyección de recursos por el desarrollo de estas obras finalizaría hacia 2022 y por ahora luce incierto cual será el panorama de infraestructura posterior a 2020.

El programa 4G sin lugar a dudas representa un avance fundamental para el desarrollo de la infraestructura del país y también para la convergencia hacia las mejores prácticas en materia técnica y de financiamiento. A pesar de ello, se requiere adelantar la conformación de la hoja de ruta concerniente a las inversiones en los proyectos que logren consolidar una mejor conectividad y en el cual se integren los centros productivos, las ciudades y la Colombia rural, no solo con las autopistas que están a punto de empezar a construirse, sino también con las obras que se requerirán para dar tránsito al potencial productivo del país.

No deben olvidarse los serios retrasos que se evidencian en materia de vías secundarias y terciarias⁶, junto con los desarrollos que se requerirán para fortalecer la intermodalidad. Como todo parece indicarlo, este será el sistema que garantice la eficiencia en el transporte de carga y de pasajeros para darle mayor impulso a los requerimientos de competitividad en las próximas décadas y sustentar de manera sólida la diversidad productiva,

sobre la cual hemos hecho hincapié para potenciar el aparato económico del país.

En tal sentido, es importante que se esté desarrollando el Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMTI) en cabeza del Vicepresidencia de la República. Este plan próximamente se dará a conocer y sobre él deberán confluir las consideraciones de los actores involucrados en el desarrollo de la infraestructura del país.

Consideraciones finales

Los estudios más recientes sobre el estado de la competitividad en Colombia no muestran avances significativos en materia de infraestructura, donde el punto más álgido está relacionado con el componente vial. Sigue siendo claro que el país tiene un serio rezago en materia de infraestructura vial y que se requiere con urgencia la construcción eficiente de los proyectos viales 4G.

En torno al desarrollo de las concesiones 4G debe destacarse que el país está próximo a ser testigo de la construcción física del programa de construcción vial más grande en la historia reciente de Colombia y en tal sentido es una prueba importante en materia de construcción, funcionamiento institucional y de apoyo financiero. Aunque todavía no se han surtido los cierres financieros totales, ya se han generado los cierres contractuales ante la ANI, con lo cual se da un paso importante para iniciar la construcción de los primeros proyectos de la primera ola y comenzar a generar así los aportes al crecimiento económico del país.

Así, al agregar las inversiones de iniciativa tanto pública como privada, que suman alrededor de 37 billones de pesos, y bajo el entendido de que el cronograma de cierres financieros se cumpla a cabalidad, estimamos que el mayor monto de inversiones se generará en 2018. Con la trayectoria calculada y la duración estipuladas de las obras, Asobancaria estima que el aporte directo y promedio al crecimiento del país será de 0,4%.

Aunque han sido valiosos los avances para que se puedan desarrollar las obras 4G en distintos frentes, también debe reconocerse que existen algunos elementos sobre los cuales se debe seguir avanzando. Entre estos puntos se cuentan: el porcentaje de endeudamiento de los concesionarios, la participación de la ANI en los contratos

⁶ Villar, L. et al (2013). Infraestructura de transporte en Colombia. Fedesarrollo.



de Alianzas público privadas, los alcances de la Ley de Garantías Mobiliarias, la toma de posesión ante eventuales incumplimientos, fechas de desembolsos y licenciamiento ambiental. Este programa, por sus características, por el valor de las inversiones y su complejidad constructiva, así como por la nueva institucionalidad que lo enmarca, será una prueba importante no solo para los actores involucrados sino para el desarrollo del país y los nuevos mecanismos que se han diseñado para avanzar en el desarrollo de la infraestructura.

Finalmente, es importante resaltar que a pesar de los importantes efectos que se generarán con la construcción de las vías de cuarta generación, se necesita seguir avanzando en los planes de mediano y largo plazo y de allí la importancia de que el PMTI logre consolidarse, pues no debe olvidarse que el país mantiene un déficit importante en vías secundarias y terciarias, y que adicionalmente necesita interconectar su infraestructura para hacerla más eficiente. El país está inmerso en uno de los programas más importantes y ambiciosos que en materia de competitividad y productividad que se haya diseñado en las últimas décadas, y será de la mano de las más asertivas políticas públicas y privadas que se podrá garantizar su correcta ejecución y éxito.

Colombia
Principales Indicadores Macroeconómicos

	2012					2013					2014					2015			2016	
	Total	T1	T2	T3	T4	Total	T1	T2	T3	T4	Total	T1	T2	T3	T4	Total	T1	T2	Total Proy.	Total Proy.
PIB Nominal (COP MM)	664,2	171,5	176,1	180,1	182,7	710,3	186,5	187,7	190,0	191,9	756,2	194,2	198,2	...	...	...	...	...	...	...
PIB Nominal (USD B)	375,7	93,6	91,3	94,0	94,8	368,6	94,9	99,8	93,7	80,2	316,1	75,4	76,7	...	...	...	...	...	...	...
PIB Real (COP MM)	470,9	120,2	123,3	124,5	126,1	494,1	128,0	128,5	129,7	130,4	516,6	131,5	132,3	...	...	531,1	...	...	532,6	...
Crecimiento Real																				
PIB Real (% Var. interanual)	4,0	2,9	4,7	6,1	6,0	4,9	6,5	4,1	4,2	3,5	4,6	2,8	3,0	...	...	2,8	...	...	3,1	...
Precios																				
Inflación (IPC, % Var. interanual)	2,4	1,9	2,2	2,3	1,9	1,9	2,5	2,8	2,9	3,7	3,7	4,6	4,4	...	...	6,9	...	...	4,7	...
Inflación básica (% Var. interanual)	3,2	2,5	2,1	2,2	2,2	2,2	2,5	2,5	2,4	2,8	2,8	3,9	4,5	...	...	...	...	...	...	...
Tipo de cambio (COP/USD fin de periodo)	1768	1832	1929	1915	1927	1927	1965	1881	2028	2392	2392	2576	2585	...	...	2900	...	...	2880	...
Tipo de cambio (Var. % interanual)	-9,0	2,2	8,1	6,3	9,0	9,0	7,3	-2,5	5,9	24,2	24,2	31,1	37,4	...	...	21,2	...	...	3,4	...
Sector Externo (% del PIB)																				
Cuenta corriente	-3,0	-3,6	-2,4	-3,8	-3,4	-3,4	-4,2	-4,2	-5,3	-7,9	-6,2	-6,8	-5,6	...	...	-6,5	...	...	-5,2	...
Cuenta corriente (USD B)	-11,3	-3,3	-2,2	-3,6	-3,2	-12,4	-4,0	-4,2	-5,0	-6,3	-19,5	-5,1	-4,3	...	...	...	...	...	...	...
Balanza comercial	-0,2	-0,7	0,0	-1,4	-0,8	-0,7	-1,8	-1,8	-2,7	-6,5	-3,5	-5,9	-4,5	...	...	-5,5	...	...	-4,7	...
Exportaciones F.O.B.	18,1	17,1	18,9	17,6	18,3	18,2	16,4	16,7	18,4	18,0	20,2	16,0	15,5	...	...	...	...	...	...	...
Importaciones F.O.B.	18,3	17,8	18,8	19,1	19,1	19,0	18,2	18,5	21,1	24,5	23,8	21,9	20,1	...	...	...	...	...	...	...
Servicios	-1,5	-1,5	-1,6	-1,7	-1,6	-1,6	-1,5	-1,6	-1,9	-2,3	-2,1	-1,6	-1,4	...	...	...	...	...	...	...
Renta de los factores	-4,0	-3,9	-3,8	-3,7	-3,8	-3,9	-3,5	-3,4	-3,8	-3,0	-4,0	-2,4	-2,6	...	...	-2,3	...	...	-2,0	...
Transferencias corrientes	1,2	1,1	1,3	1,3	1,2	1,2	1,0	1,0	1,2	1,6	1,4	1,5	1,5	...	...	1,4	...	...	1,5	...
Inversión extranjera directa	4,0	3,9	4,4	5,0	4,0	4,4	4,0	5,0	4,0	4,5	5,1	3,9	5,1	...	...	3,1	...	...	2,9	...
Sector Público (acumulado, % del PIB)																				
Bal. primario del Gobierno Central	0,2	0,9	2,5	2,5	0,0	0,0	0,5	1,1	1,4	-0,2	-0,2	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Bal. del Gobierno Central	-2,3	0,5	1,4	0,7	-2,3	-2,3	0,1	0,1	-0,5	-2,4	-2,4	...	...	...	...	...	...	...	-3,0	...
Bal. primario del SPNF	3,1	2,0	3,7	4,2	1,5	1,5	0,9	2,4	2,3	0,2	0,2	...	...	...	...	...	...	...	0,5	...
Bal. del SPNF	0,5	1,5	2,5	2,3	-0,9	-0,9	0,5	1,4	0,5	-2,0	-2,0	...	...	...	...	...	...	...	-2,3	...
Indicadores de Deuda (% del PIB)																				
Deuda externa bruta	21,3	21,4	22,1	23,8	24,2	24,2	25,1	25,6	26,1	26,8	26,8	32,9	...	...	...	31,8	...	...	...	...
Pública	12,5	12,2	12,2	13,5	13,7	13,7	14,3	15,0	15,4	15,8	15,8	19,7	...	...	...	18,8	...	...	...	...
Privada	8,8	9,2	9,9	10,3	10,5	10,5	10,8	10,6	10,7	11,0	11,0	13,2	...	...	...	13,0	...	...	...	...
Deuda del Gobierno Central	34,5	35,1	34,5	35,9	37,3	37,3	35,8	35,5	36,9	40,0	40,0	39,0	39,7	...	...	...	...	...	...	...

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*

	ago-15 (a)	jul-15	ago-14 (b)	Var real anual entre (a) y (b)
Activo	492.105	480.293	415.360	13,1%
Disponible	29.482	30.364	40.227	-30,0%
Inversiones	100.954	98.315	70.247	37,2%
Cartera de créditos y operaciones de leasing	326.554	318.896	273.801	13,9%
Consumo Bruta	90.273	89.448	79.186	8,8%
Comercial Bruta	200.233	193.786	164.243	16,4%
Vivienda Bruta	40.625	40.049	34.690	11,8%
Microcrédito Bruta	10.167	10.181	8.382	15,8%
Provisiones**	14.744	14.569	12.700	10,8%
Consumo	5.509	5.492	4.830	8,9%
Comercial	7.338	7.177	6.340	10,5%
Vivienda	1.172	1.153	588	90,2%
Microcrédito	726	746	578	19,9%
Pasivo	427.464	416.247	356.784	14,4%
Instrumentos financieros a costo amortizado	364.396	358.071	275.961	26,1%
Cuentas de Ahorro	151.680	148.024	139.157	4,1%
CDT	101.280	99.800	82.827	16,7%
Cuentas Corrientes	47.066	47.024	45.313	-0,8%
Otros pasivos	2.989	2.855	14.371	-80,1%
Patrimonio	64.641	64.046	58.576	5,4%
Ganancia/Pérdida del ejercicio	8.079	5.830	4.933	56,3%
Ingresos financieros cartera	21.664	18.830	19.507	6,0%
Gastos por intereses	7.355	7.558	6.811	3,1%
Margen neto de Intereses	14.397	12.559	11.378	20,8%
Indicadores				Variación (a) - (b)
Indicador de calidad de cartera	2,97	2,98	3,06	-0,09
Consumo	4,63	4,60	4,63	0,00
Comercial	2,26	2,27	2,40	-0,14
Vivienda	1,95	1,91	1,99	-0,05
Microcrédito	6,41	6,41	7,19	-0,78
Cubrimiento**	145,34	146,72	144,67	0,67
Consumo	131,86	133,35	131,87	-0,01
Comercial	162,17	163,33	165,89	-3,72
Vivienda	148,15	151,01	85,05	63,10
Microcrédito	111,44	114,32	95,93	15,51
ROA	2,05%	2,10%	1,76%	0,3%
ROE	15,92%	15,44%	12,60%	3,3%
Solvencia	14,89%	15,17%	15,02%	n.a.

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