



## Peajes electrónicos: un hito en materia de innovación e impulso a la competitividad en Colombia

- A pesar del significativo progreso que han presentado los principales indicadores económicos durante los últimos años, la mejora en materia de competitividad es una de las grandes tareas pendientes en la agenda pública y privada. Si bien se han realizado numerosos esfuerzos para garantizar un tránsito exitoso hacia una economía integrada al comercio internacional de manera eficiente y productiva, el escaso avance de la infraestructura y el débil desempeño logístico en materia de transporte mantienen el rezago del país en esta materia.
- La adopción de modernas plataformas tecnológicas como estrategia para superar estos obstáculos se abre como una posibilidad a la hora de reducir los tiempos y costos de desplazamiento. En particular, los peajes electrónicos constituyen una poderosa herramienta para transitar de forma más eficaz sobre las vías del país, contribuyendo con la reducción del consumo de combustible y el aumento de la velocidad promedio en los tramos con peaje.
- Otros países en el mundo ya han implementado de manera exitosa mecanismos de pago electrónico en peajes que, además de crear eficiencias y modernizar la infraestructura vial, han reducido los costos de operación a través del uso de la tecnología.
- El modelo de IP/REV (interoperabilidad de peajes/recaudo electrónico vehicular) propuesto por el Ministerio de Transporte evitará que cada concesionario u operador de peaje desarrolle su propia solución tecnológica fragmentando el mercado y afectando al usuario. Adicional a ello, logrará la consolidación de la información sobre los pasos y vehículos que transitan por las carreteras del país.
- La implementación de este modelo derivará en un sinnúmero de beneficios económicos y sociales. Será también un canal importante para la reducción del uso del efectivo, pues el dispositivo que se instalará en los vehículos podrá ser usado para realizar otro tipo de pagos, lo que contribuirá a la creación de un ecosistema de pagos electrónicos que le permitirá a los consumidores contar con instrumentos de pago más eficientes y seguros. Asobancaria celebra esta iniciativa, cuya correcta materialización permitirá avanzar en términos de competitividad y reducir las brechas que, frente a estándares internacionales, ha venido exhibiendo el país en las últimas décadas.

21 de septiembre 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](mailto:semanaeconomica@asobancaria.com)  
o visítenos en  
<http://www.asobancaria.com>

Visite nuestros portales:  
[www.asobancaria.com](http://www.asobancaria.com)  
[www.cuadresubolsillo.com](http://www.cuadresubolsillo.com)  
[www.abcmicasa.com](http://www.abcmicasa.com)



## Peajes electrónicos: un hito en materia de innovación e impulso a la competitividad en Colombia

Tras la caída en los precios del crudo a finales del año pasado, la economía colombiana ha venido presentando los consecuentes síntomas de desaceleración en su actividad productiva, acompañados de una fuerte depreciación de la moneda frente al dólar. Ante esta nueva realidad, gran parte de los analistas han resaltado la importancia de la recomposición productiva, donde algunos sectores diferentes al minero-energético son los llamados a ser los nuevos motores del crecimiento económico colombiano, respaldados por un contexto cambiario favorable y la puesta en marcha de ambiciosas políticas públicas que buscan mejorar la competitividad.

En virtud de estos nuevos objetivos para impulsar el sector transable colombiano, los sectores industrial y agrícola se han convertido en piezas claves. En efecto, la depreciación del peso frente al dólar, incluso frente a las monedas de sus pares de la región, le permitiría al país ganar competitividad en el mercado externo y de esta manera, posicionar los productos de estos sectores a nivel internacional. No obstante, los persistentes cuellos de botellas que enfrentan, adicional a los efectos negativos de una tasa de cambio apreciada durante varios años, han impedido una rápida y sólida recomposición de la actividad productiva del país.

Si bien, comúnmente, se menciona el atraso de infraestructura vial de calidad como la principal fuente de ineficiencias de los sectores de exportación, los costos logísticos son parte importante de estos problemas. Según el Banco Mundial, los rezagos en materia logística se encuentran explicados por factores asociados a un manejo ineficiente de las mercancías y de su distribución. De manera adicional, el atraso en términos de transporte se ha visto reflejado en altos costos y tiempos de desplazamiento que han impedido la profundización del mercado colombiano en otras latitudes.

Teniendo en cuenta lo anterior, como parte de una estrategia integral de mejora en la infraestructura de transporte, los esfuerzos de política pública colombiana también deben ir encaminados a fortalecer la estructura logística vial, en especial en lo relacionado a la reducción de los tiempos de traslado de las mercancías. En este contexto, sobresale la iniciativa que se ha propuesto por parte del gobierno acerca de implementar los peajes electrónicos en las carreteras nacionales. Esto, junto con una adecuada gestión en la operación, permitirá reducir los costos de desplazamiento.

Esta semana económica analiza los rezagos actuales en materia de competitividad en Colombia y su relación con la infraestructura y el desempeño logístico nacional. De igual forma, señala la relevancia de la adopción de nuevas plataformas tecnológicas, en particular la entrada en vigencia de los peajes electrónicos. A través de este proyecto será posible disminuir los costos asociados al transporte, al tiempo y al manejo del efectivo, procurando una economía cada vez más competitiva y contribuyendo al éxito de la anhelada recomposición productiva.

### Editor

Germán Montoya  
Director Económico

### Autores de esta edición:

Juan Camilo Berrío  
Lorena García  
Daniel Pedroza  
Martha Elena Delgado  
Daniel Lacouture



## Retos y desafíos en materia de competitividad

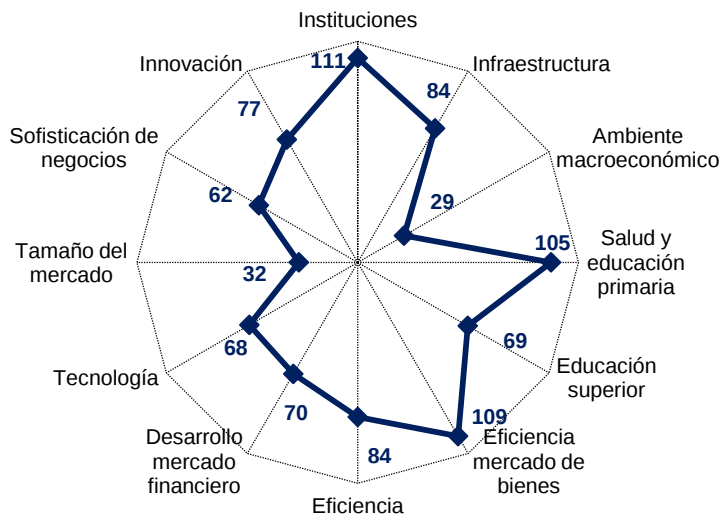
Durante las últimas décadas Colombia se ha beneficiado de importantes avances en el fortalecimiento de su estructura económica, enmarcada en la mejoría de su entorno macroeconómico, la solidez de su política fiscal y la robustez del sector financiero. Si bien estos progresos han propiciado un crecimiento alto y estable, la profundización en el mercado internacional dista de tener esta fortaleza y por el contrario, encuentra grandes obstáculos y limitaciones en términos de competitividad y productividad.

En efecto, puede afirmarse que es muy poco lo que el país ha avanzado durante los últimos años en esta materia. De acuerdo con el Índice Global de Competitividad (IGC) del Foro Económico Mundial, Colombia pasó, entre 2010 y 2014, del puesto 68 entre 139 países al puesto 66 entre 144 países (desagregado en el Gráfico 1). A pesar de ello, la preocupación por parte del sector privado y el Gobierno nacional en este frente no es reciente y la agenda pública formuló, desde hace algunos años, serios lineamientos con el fin de promover estrategias transversales que alejen al país del rezago en la inmersión al mercado internacional.

Como una de estas numerosas estrategias, vale la pena recordar que hace 8 años el Gobierno nacional estableció como meta que el país debería convertirse en la tercera economía más competitiva de América Latina para 2032. El cumplimiento de este objetivo se ha visto comprometido toda vez que indicadores fundamentales relacionados con infraestructura, eficiencia del mercado, sofisticación de los negocios e innovación han presentado retrocesos sustanciales durante los últimos cuatro años.

En este sentido, de acuerdo al Índice de Desempeño Logístico del Banco Mundial, Colombia pasó del puesto 72 entre 155 países en 2010, al puesto 97 entre 160 en 2014. Esto significa que mientras en 2010, el 46,5% de los países tenían un mejor desempeño logístico que Colombia, en 2014 lo tenían más del 60%<sup>1</sup>. En este punto es importante resaltar que el bajo desempeño logístico no solo se explica por una débil infraestructura, sino que se halla relacionado con la baja capacidad de los envíos de llegar a su destino a tiempo, la falta de seguimiento y localización de las mercancías y la dificultad de contratar envíos a precios competitivos. Asimismo, el transporte de carga no cuenta con el desarrollo propicio para responder de manera más eficiente a las demandas que impone el crecimiento actual de la economía colombiana, manteniendo costos elevados y largos tiempos de cargue y desplazamiento.

Gráfico 1. IGC 2014 según categoría para Colombia



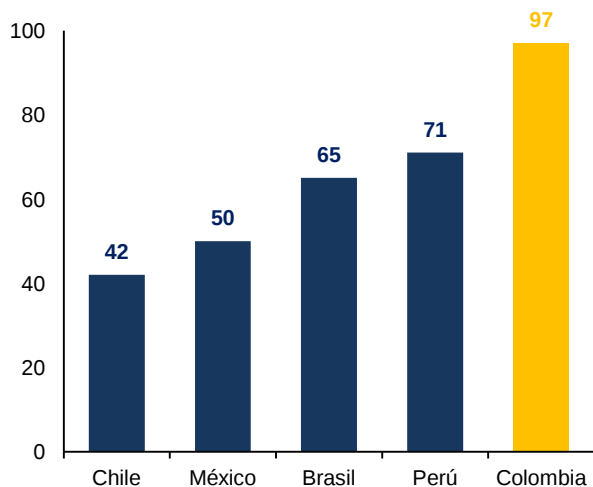
Fuente: Foro Económico Mundial.

<sup>1</sup> Informe Nacional de Competitividad 2014-2015. Consejo Privado de Competitividad.



A nivel internacional el país no parece ostentar una situación más alentadora y, por el contrario, existen brechas crecientes con sus pares regionales y con los países de alto ingreso. En 2014 (Gráfico 2), el índice de desempeño logístico posiciona a Chile en el lugar 42, seguido de México en el 50, Brasil en el 65 y Perú en el 71, mientras que el promedio Latinoamericano se ubica en el puesto 92 y la OCDE refleja una ventajosa posición en el lugar 22. Estas distancias son aún más notorias si se tiene en cuenta que los costos de exportación e importación de Colombia se incrementaron 5,9% y 9,8% en promedio anual entre 2010 y 2013, en mayor parte como consecuencia del aumento en los costos de transporte, que en el caso de las exportaciones representaron más del 65% del total en 2013.

**Gráfico 2. Índice de Desempeño Logístico 2014 entre 160 países**



Fuente: Banco Mundial.

De acuerdo con el Banco Mundial, Colombia tiene los costos de transporte más elevados en Latinoamérica, seguido de Brasil y México. El costo de exportar una mercancía en 2014 fue de aproximadamente 2.400 dólares por contenedor, de los cuales tan solo los costos asociados al transporte terrestre representaron 1.535 dólares. Esto es resultado, entre otros, de la baja productividad, la informalidad y la excesiva regulación del transporte de carga, la falta de eficiencia en trámites de comercio exterior y puertos, la ausencia del transporte multimodal y la carencia de plataformas tecnológicas.

## Esquemas de peajes electrónicos como catalizador de la competitividad de un país

La adopción de tecnologías en la infraestructura de transporte ha sido considerada como beneficiosa pues su impacto en la reducción de los tiempos es evidente. La duración de los viajes terrestres tiende a ser elevada no solo por el estado de las vías, sino por la estructura de los cobros de peajes. Según lo establecido por la ANDI, los tiempos muertos en el pago de peajes son considerables dado el amplio número de cajas de cobro en las vías del país. Si se tiene en cuenta que en promedio por cada peaje un vehículo de carga pesada se demora 10 minutos, se estima que en rutas como Bogotá-Cartagena y Bogotá-Santa Marta la espera puede alcanzar hasta dos y tres horas, respectivamente (ANDI, 2012).

## Experiencias internacionales

Los peajes electrónicos tienen una gran trayectoria a nivel mundial ya que han sido utilizados desde la década de los 90. El primer caso que se conoce es el de Noruega, quien implementó en 1991, por primera vez, una caseta sin presencia física de personal y en la actualidad cuenta con 25 autopistas que operan únicamente con pago electrónico de peajes. De manera similar, Portugal implementó en 1995 el primer sistema nacional integrado para el pago electrónico de peajes, haciendo posible la realización de viajes a través de diferentes autopistas con la utilización de una sola tecnología.

Actualmente en Europa se está estudiando la posibilidad de unificar las tecnologías, de tal manera que sea posible transitar por las diferentes autopistas de los Estados Schengen sin la necesidad de tener que contar con diferentes dispositivos para el pago de los peajes. Esta unificación facilitaría el tránsito de individuos y a su vez permitiría a los Gobiernos tener un mayor control sobre los vehículos que transitan por sus territorios, ya sea por razones de seguridad o, simplemente, de seguimiento para el pago de infracciones de tránsito cometidas por extranjeros.

En el año 2004, Chile fue el primer país de la región en implementar este tipo de tecnologías basándose en el modelo europeo. Simultáneamente, Brasil comenzó a estudiar la implementación de estos sistemas. No obstante, su implementación tomó más tiempo debido a

que tuvo que ser aprobado por el Congreso, quien solo lo hizo desde 2009. A pesar de la demora en la adopción de la tecnología, el éxito del modelo ha estado asegurado ya que, por ley, los 50 millones de vehículos que hay en Brasil, deben contar con los dispositivos electrónicos.

Adicional a los casos antes mencionados, en la región también está el caso de México, donde inicialmente se utilizaron inicialmente los *Transponders* o TAGS<sup>2</sup> para la identificación de los vehículos, con el fin de disminuir y monitorear la delincuencia. Otros países como Ecuador, Perú y Uruguay se encuentran en un proceso de implementación y, en la actualidad, cuentan con algunos peajes mixtos que permiten el pago de manera electrónica y manual, aunque se espera que en los próximos años el número de casetas manuales sean remplazadas por las electrónicas.

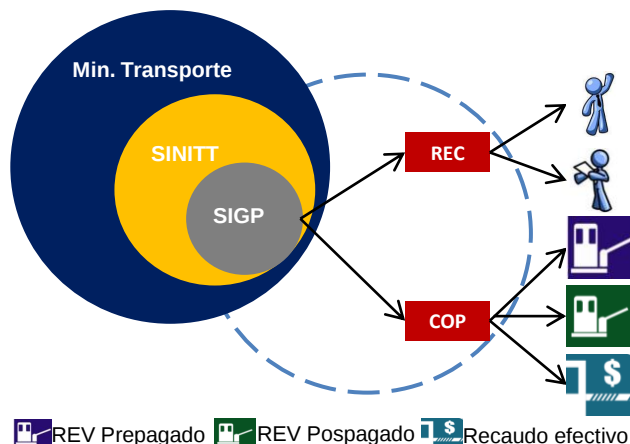
## Modelo de peajes electrónicos en Colombia

En esfuerzos recientes, el Gobierno nacional y el sector privado han aunado esfuerzos por mejorar esta situación en las principales vías colombianas. En efecto, desde hace ya dos años se han venido definiendo las características de un esquema de peajes electrónicos en el país. Es así como mediante el decreto 2846 de 2013 se definió el estándar tecnológico que va a adoptar el país para el recaudo a través de peajes electrónicos. Adicionalmente, desde inicios de 2015, el Ministerio de Transporte, junto con Asobancaria y otros actores, ha venido trabajando en el proyecto de interoperabilidad en peajes y el recaudo electrónico vehicular (IP/REV, interoperabilidad peajes-recaudo electrónico vehicular).

Este proyecto tiene como objetivo permitir que un usuario pueda transitar por todos los peajes del país con un único dispositivo a bordo de su vehículo (TAG), asociado a una única cuenta de usuario y/o una única factura, ya que sin importar la concesión ni el operador de peaje, el dispositivo será leído y se aceptará el pago. Para la operación del sistema IP/REV se contempla la intervención de varios actores principales<sup>3</sup> que cumplen con funciones específicas (Gráfico 3).

El SINITT contendrá la información de la infraestructura vial, marítima y aérea del país y será administrado

**Gráfico 3. Proceso Operación Sistema IP/REV<sup>3</sup>**



**Fuente:** Ministerio de Transporte.

directamente por el Ministerio de Transporte. Para el caso específico de los peajes, el SINITT gestionará un esquema de seguridad que permitirá verificar la identidad de los usuarios, roles, permisos asociados y a la vez garantizará el no rechazo de las transacciones realizadas por los miembros de las entidades participantes.

El SIGP será un subsistema del SINITT con una base de datos independiente que manejará exclusivamente el Proyecto IP/REV y deberá tener una interfaz de comunicación continua con el SINITT, a través de la cual se enviará información al SIGP relacionada con la creación y autenticación de los COP, de los REC y de otras entidades. Dado que existen varios actores interviniendo en la operación de peajes, la estructura general del proyecto garantizará el intercambio de información entre estos y minimizará el número de conexiones entre los mismos.

Ahora bien, en cuanto a la interacción de todos los actores de este sistema se puede afirmar, en primer lugar, que el usuario deberá adquirir el TAG a través de diferentes mecanismos como estaciones de servicio, supermercados, bancos, entre otros, el cual estará diferenciado por categorías de vehículos, pues esta identificación será fundamental para el cobro de los

<sup>2</sup> TAGS: dispositivos con lectura RFID, del inglés Radio-Frequency Identification, Identificación por Radiofrecuencia.

<sup>3</sup> Sistema Inteligente Nacional de Infraestructura de Tránsito y Transporte: SINITT; Sistema de Gestión de Peajes (SIGP); Centros de Operación de Peajes (COP); Recaudadores (REC); Casetas de peajes; y los usuarios.



pasos. Luego, el usuario deberá registrarlo y activarlo, diligenciando información adicional sobre el vehículo y su propietario. Seguido a esto, el usuario deberá dotar de recursos el dispositivo, de tal manera que este cuente con los recursos disponibles cuando el usuario pase por un peaje. Finalmente, deberá instalarlo en el vehículo (Gráfico 4).

Los saldos de los TAG podrán ser prepagados o pospagados, esto quiere decir que los usuarios podrán hacer recargas a través de productos financieros ya existentes, como cuentas de ahorro, cupos de crédito ya aprobados, entre otros, o pueden hacer las recargas de manera prepagada depositando dinero en su TAG a través de diferentes canales o intermediarios. Los REC serán los encargados de activar y recargar los TAG y reportar las novedades de los dispositivos (actualización de saldos) al SIGP; además de esto harán la compensación del dinero recaudado, es decir que debitarán de los saldos del usuario y acreditarán en la cuenta de los COP.

Ahora bien, una vez instalados y activados los dispositivos, el uso de estos se realizará conforme al siguiente esquema. En primer lugar, las casetas de peajes cumplirán el rol de autorizadores de los pasos pues son quienes soportan operativamente toda la operación y estarán encargados de implementar mecanismos para la validación de las categorías a la hora de pagar electrónicamente.

Luego de que el vehículo pase por la caseta, se enviará esta información a los COP, ya que estos serán los encargados de administrar la base de datos local de TAG, de los vehículos que han transitado por el peaje, sus categorías y tarifas, además verificarán el saldo del vehículo al momento en que éste pase por la caseta correspondiente generando un reporte de la información al SIGP.

Finalmente toda la información del proceso llegará al SIGP (Gráfico 5) que actuará como SWITCH de comunicaciones entre los COP y los REC. Este sistema funcionará bajo una topología de comunicaciones en estrella, esto quiere decir, que contendrá una base de datos centralizada que consolidará la información de todas las entidades que provean o necesiten información relacionada con la operación de IP/REV. Los participantes podrán actualizar y consultar novedades como: TAG dados de baja/alta, saldos de los usuarios, listas negras, exentos, etc.; adicionalmente, podrán resolver disputas entre los recaudadores y los operadores. Sin embargo, vale la pena aclarar que el SIGP no cumple funciones de cámara de compensación; no realiza cobros de peajes.

Es importante señalar que el proceso será transparente para el usuario, pues la migración hacia casetas de recaudo electrónico será progresiva, por lo tanto existirán carriles tradicionales para el pago en efectivo y carriles para pago electrónico con dispositivos que leerán los TAG.

## Beneficios de los peajes electrónicos

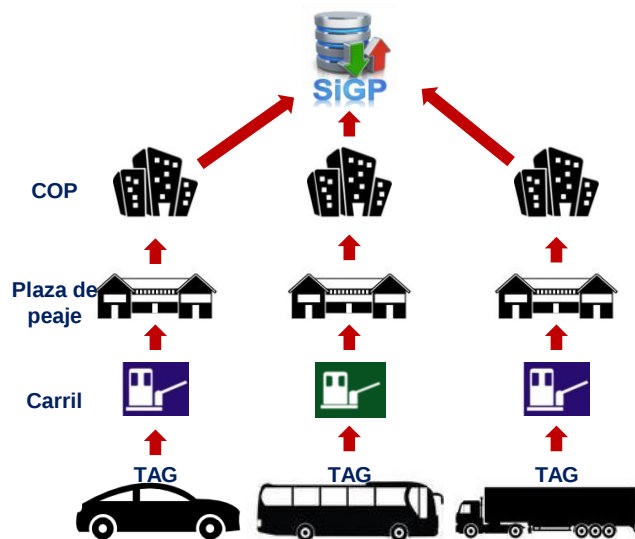
La implementación de un modelo IP/REV, que cuente con un centralizador de información, tendrá implicaciones importantes en el desarrollo de la infraestructura vial pues los desarrollos se realizarán de manera paralela y unificada, lo que optimizará el proceso y evitará que cada concesionario u operador de peaje desarrolle su propia solución tecnológica fragmentando el mercado y afectando al usuario. Asimismo, permitirá reducir los costos asociados al efectivo que, en últimas, son asumidos por la sociedad.

A su vez, este tipo de tecnologías permiten generar dinámicas positivas que van en pro de la modernización del país mediante vías más eficientes que traen consigo

**Gráfico 4. Proceso usuario – dispositivo**



Fuente: Asobancaria.

**Gráfico 5. Operabilidad del sistema**


Fuente: Asobancaria.

mejoras significativas en la logística de las empresas. De manera complementaria, la tecnología abre la posibilidad de convertir el TAG en un medio de pago para poder realizar transacciones en parqueaderos, hoteles, restaurantes o estaciones de gasolina, hecho que fomentaría e impulsaría el uso de los medios de pago electrónicos en el país. Esto, desde luego, aumenta la eficiencia de los mercados y permite reducir los delitos asociados al uso del efectivo, como atracos, lavado de activos y fraude, entre otros.

En cuanto al gobierno, esta tecnología permitirá ejercer un mayor control sobre el dinero recaudado por las concesionarias. De igual forma, información relevante sobre el número de pasos de los vehículos, la eficiencia de las concesiones y en general la caracterización del uso de las vías, podrá ser consultada por el gobierno. Asimismo, podrá ser utilizado por las operadoras para prestar un mejor servicio a sus usuarios.

Por el lado de los usuarios, los beneficios tal vez sean más visibles, debido a que las mejoras serán instantáneas. Los usuarios de las vías, tanto particulares como de carga o transporte, verán una disminución en los tiempos de desplazamiento, debido a que los vehículos no tienen que detenerse por completo para realizar la transacción, un hecho que durante épocas de gran flujo

vehicular puede generar demoras de más de diez minutos.

En el caso particular de las empresas de transporte y de carga, estas se beneficiarán por cuenta de una reducción en el manejo del efectivo por parte de sus empleados, quienes en la actualidad realizan largos recorridos con sumas considerables de dinero en efectivo para hacer el pago de sus peajes. Adicional a ello, las empresas transportadoras podrán diseñar mecanismos de monitoreo que les permita ejercer un mayor control sobre sus recursos, permitiéndoles a su vez supervisar los recorridos y mitigar los riesgos de atracos al conductor.

En cuanto a los operadores, la implementación de esta tecnología los beneficiará de diferentes formas, tanto en disminución de costos e inseguridad como en disminución en tiempos de atención al usuario. Según un estudio realizado por GSD para el Ministerio de Transporte, se estima que la migración de peajes físicos a electrónicos permitiría reducir los costos asociados a la operación de las casetas físicas en un 30%<sup>4</sup>. Esto gracias a que con la implementación de esta tecnología se podrían omitir costos relacionados con el manejo del efectivo, como lo son los seguros que cobran las transportadoras de valores por recoger el dinero de las casetas, los costos asociados al conteo del dinero y los costos de personal. Igualmente, su implementación permitirá mitigar los riesgos de atracos y fraudes en el cobro de las tarifas de los peajes.

**Tabla 1. Beneficios de los peajes electrónicos por tipo de beneficiario**

| Beneficiario                   | Beneficio                                                               |
|--------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|
| Concesionario                  | Reducción de costos operativos en el peaje                              |
| Sociedad                       | Reducción en emisiones                                                  |
| Usuario/Empresas de transporte | Reducción en consumo de combustible                                     |
| Usuario/Empresas de transporte | Reducción de congestión en los peajes (mejoras en tiempos de recorrido) |
| Usuario/Empresas de transporte | Disminución en hurtos                                                   |
| Empresas de transporte         | Disminución en costos por manejo del efectivo                           |
| Sociedad                       | Imagen de modernidad del país                                           |

Fuente: GSD 2013.

<sup>4</sup> Análisis costo/beneficio y legal para la implementación de Recaudo Electrónico Vehicular en peajes en Colombia. GSD. 2013.



## Consideraciones finales

A pesar del significativo progreso que han presentado los principales indicadores económicos durante los últimos años, la mejora en la competitividad aún es una tarea pendiente en la agenda pública y privada colombiana. Si bien se han realizado numerosos esfuerzos para garantizar un tránsito exitoso hacia una economía integrada al comercio internacional de manera eficiente y productiva, el escaso avance de la infraestructura y el débil desempeño logístico en materia de transporte mantienen el rezago del país en esta materia.

Como una estrategia para superar estos obstáculos, la adopción de modernas plataformas tecnológicas se abre como una posibilidad a la hora de reducir los tiempos y costos de desplazamiento. En particular, los peajes electrónicos constituyen una poderosa herramienta para transitar de forma más eficaz sobre las vías del país, contribuyendo con la reducción del consumo de combustible y el aumento de la velocidad promedio en los tramos con peaje.

Que un usuario pueda transitar por todas las carreteras del país haciendo el pago electrónico de peajes a través del mismo dispositivo, sin duda alguna representa un gran reto para todos los actores involucrados. Otros países en el mundo ya han implementado de manera exitosa mecanismos de pago electrónico en peajes, que además de crear eficiencias y modernizar la infraestructura vial, redujeron los costos de operación a través del uso de tecnología.

Gracias a esta iniciativa público-privada, en poco tiempo esta será una realidad que traerá un sinnúmero de beneficios económicos y sociales. Será también un canal importante para la reducción del uso del efectivo pues el dispositivo que se instalará en los vehículos podría ser usado para realizar otro tipo de pagos, lo que contribuirá a la creación de un ecosistema de pagos electrónicos que le permitirá a los consumidores contar con instrumentos de pago más eficientes y seguros. Asobancaria celebra esta iniciativa, ya que su correcta materialización permitirá avanzar en términos de competitividad y reducir las brechas que, frente a estándares internacionales, ha venido exhibiendo el país en las últimas décadas.

Colombia  
Principales Indicadores Macroeconómicos

|                                              | 2012  | 2013  |       |       |       |       | 2014  |       |       |       |       | 2015  |       |             | 2016        |
|----------------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------------|-------------|
|                                              | 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 | 777,3       | 801,4       |
| 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  | 268,0       | 254,4       |
| 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       |
| <b>Crecimiento Real</b>                      |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |             |             |
| 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         |
| <b>Precios</b>                               |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |             |             |
| 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   | 4,9         | 3,1         |
| 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        | 3150        |
| 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        | 8,6         |
| <b>Sector Externo (% del PIB)</b>            |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |             |             |
| 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  | ...   | -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  | ...   | -17,4       | -13,2       |
| 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  | ...   | -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  | ...   | ...         | ...         |
| 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  | ...   | ...         | ...         |
| 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  | ...   | ...         | ...         |
| 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  | ...   | -2,3        | -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   | ...   | 1,4         | 1,5         |
| Inversión extranjera directa                 | 4,0   | 3,9   | 4,4   | 5,0   | 4,0   | 4,4   | 4,0   | 5,0   | 4,0   | 4,6   | 5,1   | 3,7   | ...   | 3,1         | 2,9         |
| <b>Sector Público (acumulado, % del PIB)</b> |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |             |             |
| 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        | ...         |
| <b>Indicadores de Deuda (% del PIB)</b>      |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |             |             |
| 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\*

|                                       | jun-15<br>(a)              | may-15         | jun-14<br>(b)  | Var real anual<br>entre (a) y (b) |
|---------------------------------------|----------------------------|----------------|----------------|-----------------------------------|
| <b>Activo</b>                         | <b>469.737</b>             | <b>465.911</b> | <b>407.246</b> | <b>10,5%</b>                      |
| Disponible                            | 30.138                     | 31.038         | 35.364         | -18,4%                            |
| Inversiones                           | 96.044                     | 94.396         | 70.810         | 29,9%                             |
| Cartera Neta                          | 314.017                    | 309.531        | 282.552        | 6,4%                              |
| Consumo Bruta                         | 88.642                     | 87.238         | 77.366         | 9,7%                              |
| Comercial Bruta                       | 190.233                    | 187.130        | 163.367        | 11,5%                             |
| Vivienda Bruta                        | 39.423                     | 39.248         | 33.593         | 12,4%                             |
| Microcrédito Bruta                    | 10.118                     | 10.066         | 8.227          | 17,8%                             |
| Provisiones**                         | 14.399                     | 14.151         | 12.500         | 10,3%                             |
| Consumo                               | 5.499                      | 5.390          | 4.741          | 11,1%                             |
| Comercial                             | 7.035                      | 6.934          | 6.254          | 7,7%                              |
| Vivienda                              | 1.138                      | 1.125          | 575            | 89,5%                             |
| Microcrédito                          | 726                        | 701            | 576            | 20,8%                             |
| <b>Pasivo</b>                         | <b>406.519</b>             | <b>403.760</b> | <b>350.270</b> | <b>11,1%</b>                      |
| Depósitos y Exigibilidades            | 353.841                    | 352.133        | 270.485        | 25,3%                             |
| Cuentas de Ahorro                     | 143.329                    | 142.145        | 136.918        | 0,3%                              |
| CDT                                   | 98.204                     | 98.501         | 79.658         | 18,1%                             |
| Cuentas Corrientes                    | 47.237                     | 44.568         | 45.390         | -0,3%                             |
| Otros***                              | 65.072                     | 66.920         | 8.519          | 631,5%                            |
| Otros pasivos                         | 3.175                      | 3.511          | 14.372         | -78,8%                            |
| <b>Patrimonio</b>                     | <b>63.217</b>              | <b>62.151</b>  | <b>56.976</b>  | <b>6,3%</b>                       |
| <b>Ganancia/Pérdida del ejercicio</b> | <b>5.099</b>               | <b>4.439</b>   | <b>3.810</b>   | <b>28,2%</b>                      |
| Ingresos por intereses                | 16.026                     | 12.831         | 14.431         | 6,4%                              |
| Gastos por intereses                  | 4.452                      | 3.685          | 5.016          | -15,0%                            |
| Margen neto de Intereses              | 10.695                     | 8.845          | 5.236          | 95,6%                             |
| <b>Indicadores</b>                    | <b>Variación (a) - (b)</b> |                |                |                                   |
| Indicador de calidad de cartera       | <b>3,04</b>                | <b>3,03</b>    | <b>3,07</b>    | <b>-0,03</b>                      |
| Consumo                               | 4,83                       | 4,84           | 4,78           | 0,05                              |
| Comercial                             | 2,26                       | 2,25           | 2,35           | -0,08                             |
| Vivienda                              | 1,89                       | 1,87           | 1,98           | -0,09                             |
| Microcrédito                          | 6,40                       | 6,20           | 7,18           | -0,79                             |
| Cubrimiento**                         | <b>144,30</b>              | <b>144,49</b>  | <b>144,17</b>  | <b>0,13</b>                       |
| Consumo                               | 128,44                     | 127,77         | 128,29         | 0,16                              |
| Comercial                             | 163,43                     | 164,52         | 168,15         | -4,72                             |
| Vivienda                              | 152,75                     | 152,97         | 86,63          | 66,12                             |
| Microcrédito                          | 112,21                     | 112,30         | 97,40          | 14,81                             |
| ROA                                   | 2,08%                      | 2,09%          | 1,75%          | 0,3%                              |
| ROE                                   | 15,20%                     | 15,20%         | 12,70%         | 2,5%                              |
| Solvencia                             | 15,45%                     | 15,64%         | 14,96%         | n.a.                              |

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 diciembre de 2014 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.

\*\*\* Crecimientos superiores al 200%.