



Junio 21 de 2010

María Mercedes Cuéllar
Presidente

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

La infraestructura: factor crítico para la competitividad

Resumen. A pesar de los esfuerzos hechos por construir, mantener y mejorar la calidad de su infraestructura, ésta es uno de los mayores obstáculos que tiene Colombia para aumentar la competitividad de sus bienes y servicios, la productividad de sus factores y el crecimiento de su economía. El país ha obtenido éxitos notables en algunas modalidades de infraestructura, como la telefonía, la energía eléctrica y el transporte del carbón y los hidrocarburos. Pero en otras, particularmente en sus vías y sus puertos, los logros no son destacados. La calidad de la infraestructura vial en la economía colombiana y, sobre todo, de sus carreteras no corresponde a su grado de desarrollo. Por eso el transporte de los insumos y los bienes se convierte en una fuente de sobre costos que lesionan la competitividad de la producción nacional.

Una parte importante de la diferencia en los resultados obtenidos en unas y otras modalidades de infraestructura radica, probablemente, en las maneras de la participación privada y en los arreglos institucionales bajo los cuales ocurre. En el caso de la infraestructura vial, el esquema de las concesiones es caótico. No hay un plan donde se establezca la prioridad de las obras, ni se escoge los proyectos a través de una evaluación rigurosa. Por el contrario, los criterios de selección no son técnicos ni transparentes, sino aparatosos y manipulables. En las licitaciones se presentan prácticas poco competitivas para ganar y asignar los contratos. Estos se renegocian con mucha frecuencia. Nuevas obras, solicitadas por las comunidades, son adicionadas a contratos firmados con anterioridad. Se prorroga, además, masiva y arbitrariamente las concesiones, sin concursos y comprometiendo vigencias futuras. Las obras se construyen lentamente, al ritmo del cobro de los peajes o la asignación de las vigencias futuras.

Colombia requiere una inversión sostenida en infraestructura de transporte, para superar los atrasos que hoy presenta. Las cifras a invertir son considerables, pero no inalcanzables: alrededor del 1% del PIB anual. El reto fiscal que esto impone luce menor frente a la importancia crítica de este tipo de inversiones. El problema, por tanto, parece más de gestión que de recursos. Al respecto, es fundamental superar algunos problemas institucionales y de diseño de las concesiones, para garantizar que el país cuente con una eficiente ejecución de las obras que requiere.

Calendario de Eventos

Fecha	Evento	Ciudad	Lugar
29 y 30 de Julio	X Congreso Panamericano de Riesgo de Lavado de Activos y Financiación del Terrorismo	Cartagena	Hotel Hilton
26 y 27 Agosto	XLV Convención Bancaria 2010, XVIII Muestra de Productos y Servicios para el Sector Financiero	Cartagena	Centro de Convenciones
16 y 17 de Septiembre	XIII Congreso de Tesorería	Cartagena	Hotel Hilton
14 y 15 de Octubre	IV Congreso de Prevención del Fraude y Seguridad	Bogotá	Hotel Cosmos 100
28 y 29 de Octubre	IX Congreso de Derecho Financiero	Cartagena	Hotel Hilton
18 y 19 de Noviembre	IX Congreso de Riesgo Financiero	Cartagena	Hotel Hilton
2 y 3 de Diciembre	Foro de Vivienda	Bogotá	Hotel Cosmos 100

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

La infraestructura: factor crítico para la competitividad

Daniel Castellanos

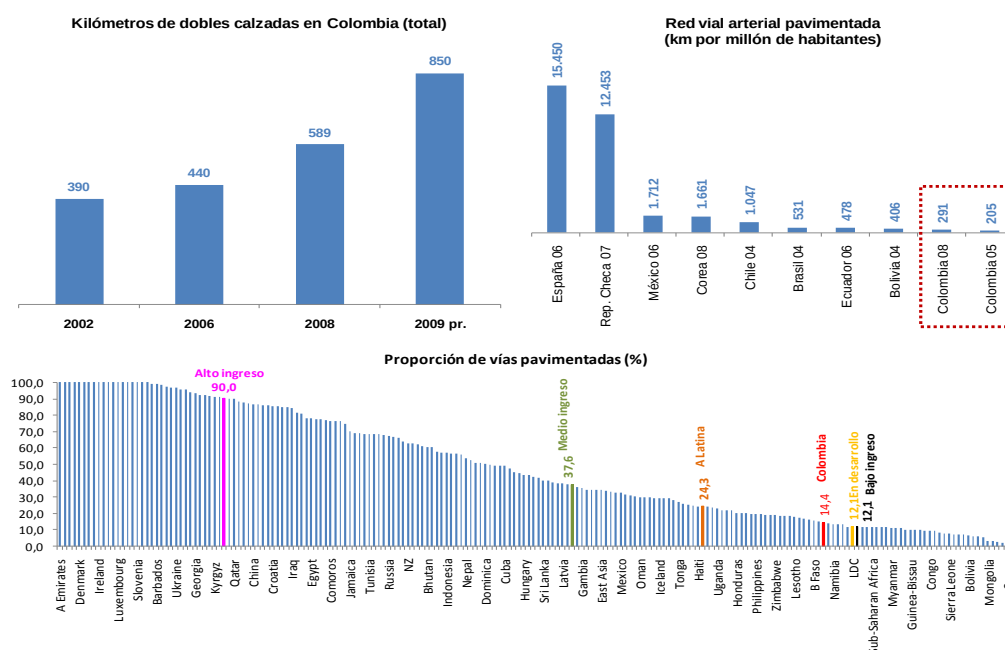
Miguel Medellín

Martha Lucía Villa

Camilo Pizano

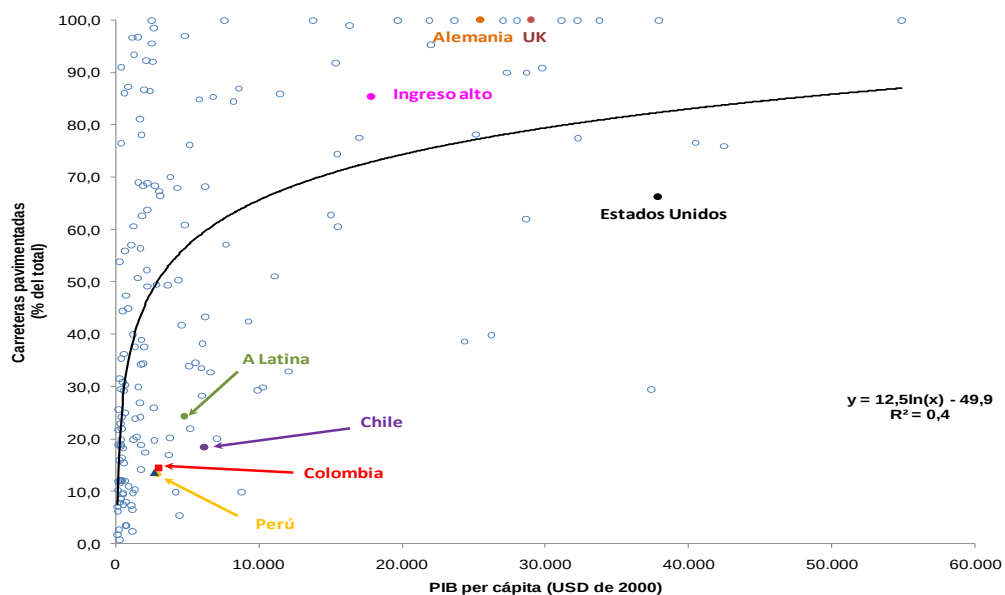
De acuerdo con la *Visión Colombia II Centenario*, preparada por el Departamento Nacional de Planeación en 2005, Colombia ha hecho unos esfuerzos considerables en materia de infraestructura: ha mantenido sostenidamente una inversión superior al dos por ciento del PIB, logro solo igualado por Chile. Esto ha implicado que, en ciertos sectores, Colombia exhiba un desarrollo superior al latinoamericano. Es el caso de la energía eléctrica y las conexiones telefónicas. En transporte también ha habido grandes progresos, pero nos mantenemos por debajo del promedio regional. La principal deficiencia se presenta en la densidad de vías pavimentadas. Adicionalmente, tenemos notables atrasos en el transporte fluvial y férreo, en el desarrollo portuario y multimodal. Colombia cuenta apenas con 850 kilómetros (km) de dobles calzadas y su red arterial pavimentada es escasamente de 291 km por millón de habitantes. Estos indicadores la dejan muy abajo, no solo en el contexto mundial, sino también entre los países latinoamericanos (gráfico 1). Además, nuestra economía tiene una proporción mucho menor de vías pavimentadas de la que corresponde a su grado de desarrollo (gráfico 2). Un estudio reciente concluye que: “1. la inversión en infraestructura de transporte en el país es baja frente a aquella que se realiza en otros países; 2. la mayor inversión corresponde a carreteras; 3. los sistemas urbanos de transporte masivo en buses empiezan a tener una participación significativa; 4. la participación privada ya representa cerca del 25% de la inversión total, mayoritariamente concentrada en carreteras, pero también en puertos, aeropuertos, ferrocarriles y transporte urbano; y 5. ha habido inconsistencia en los montos a través del tiempo, que los ha hecho marcadamente oscilantes y difíciles de predecir” (Acevedo et ál., 2009).

Gráfico 1: Indicadores de calidad de la infraestructura vial



Fuente: Banco Mundial, DNP, INCO, INVÍAS – Gómez 2010

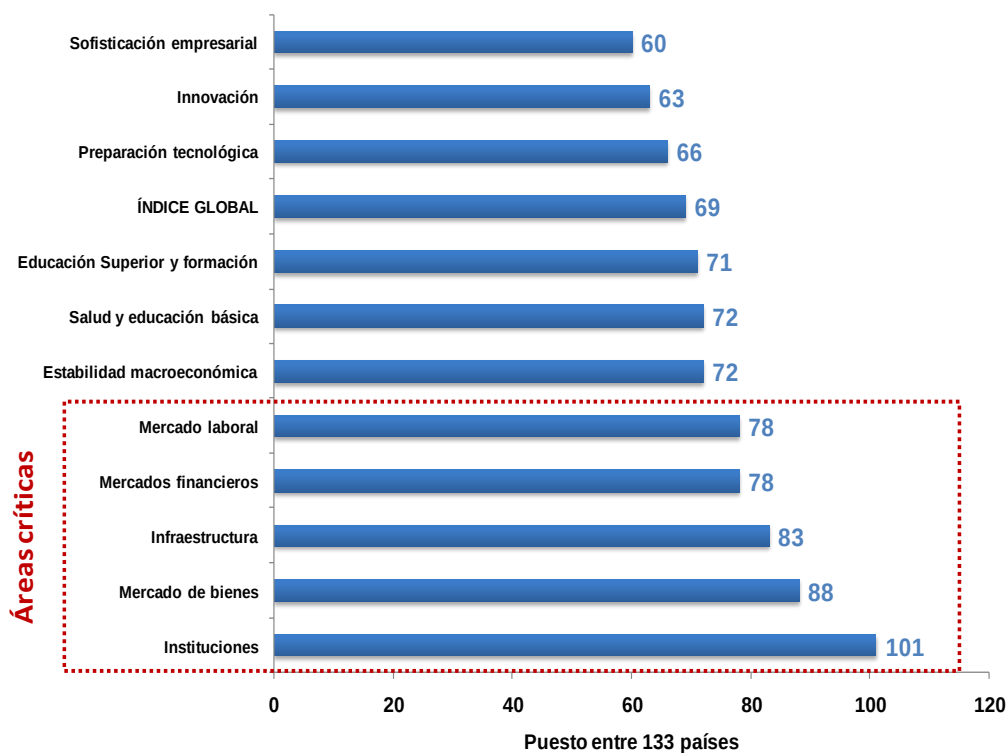
Gráfico 2: PIB per cápita y calidad de la infraestructura vial



Fuente: Banco Mundial – FMI. Cálculos: Asobancaria

Consecuencias sobre la competitividad

Gráfico 3: Indicador de Competitividad del Foro Económico Mundial 2009
Puesto de Colombia entre 133 países

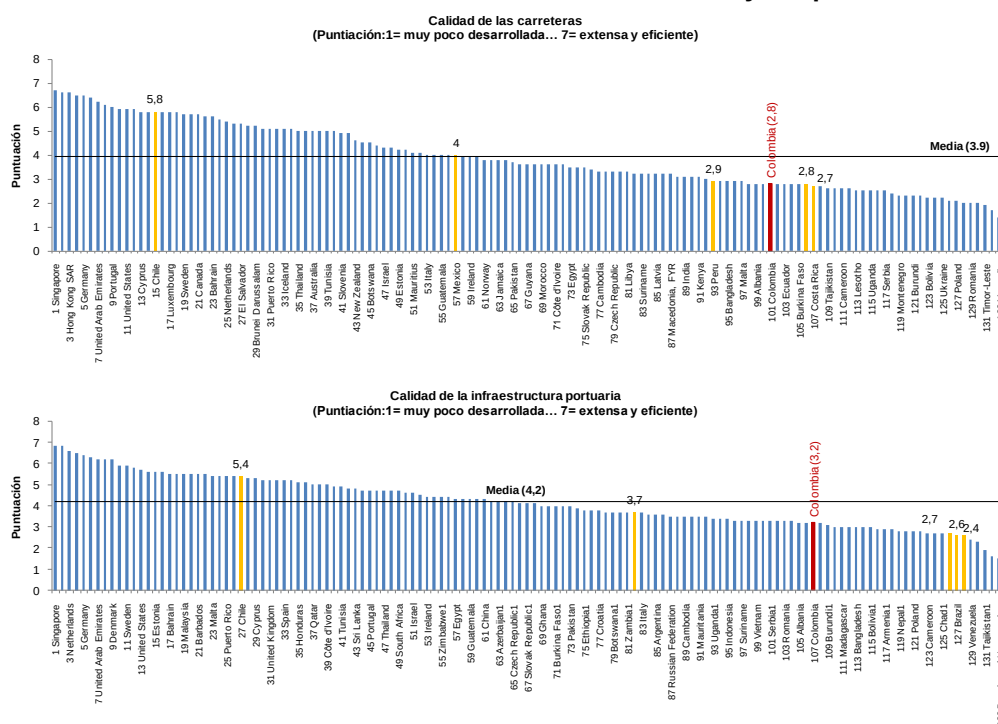


Fuente: WEF – Gómez 2010

En consecuencia, la contribución de la infraestructura a la competitividad es limitada. Dentro de los indicadores del Foro Económico Mundial (WEF), la infraestructura es uno de los cinco factores que el Consejo Privado de Competitividad considera críticos (gráfico 3). En ese tema, nuestro país ocupa el puesto 83 entre 133. Por eso se requiere urgentemente mejorarla (Gómez, 2010).¹

En términos relativos, en donde nuestra infraestructura se encuentra peor es en carreteras y puertos, en los cuales la economía obtiene las peores calificaciones y los puestos más bajos en el escalafón internacional del WEF (gráfico 4). En calidad de la infraestructura eléctrica y telefónica los resultados son mejores (gráfico 5). Este hecho se debe probablemente a que los esquemas de participación privada en la provisión de estos bienes han sido más eficientes y, gracias a ello, más exitosos.

Gráfico 4: Indicadores de calidad de las carreteras y los puertos



Fuente: WEF, World competitiveness report 2010

Un diagnóstico

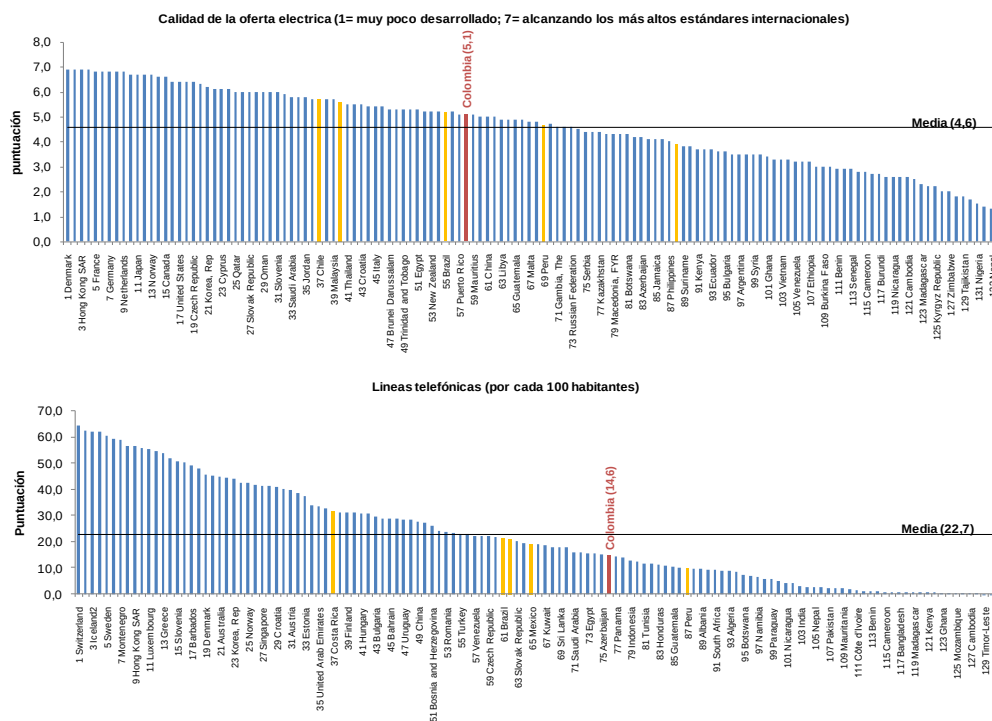
Los problemas de la infraestructura de transporte han sido tanto de visión como de ejecución. En materia de visión, Colombia durante muchos años se preocupó más por desarrollar una infraestructura para el mercado interno que para el externo. Tradicionalmente, en Colombia los mayores esfuerzos en la construcción de la

¹ Gómez, HJ. Informe Nacional de Competitividad 2009-2010, Consejo Privado de Competitividad, marzo de 2010.

<http://www.compitemw.com/resources/getresource.aspx?ID=704>

infraestructura vial se han concentrado en interconectar los centros de abastecimiento local con los principales mercados domésticos, olvidando las oportunidades que brindan los mercados externos. Menos del 2% de la carga tiene origen o destino internacional (Pérez, 2005).² Recientemente tampoco se ha avanzado contra esta tendencia. Muchas de las veintidós concesiones vigentes son para vías locales o regionales, que no conectan los grandes centros industriales entre sí ni con los puertos (Benavides, 2010).³

Gráfico 5: Indicadores de calidad de la telefonía y la electricidad



Fuente: WEF, World competitiveness report 2010

Adicionalmente, Colombia se concentró en la infraestructura vial, dejando de lado otros tipos de transporte. En nuestro país cerca del 95% de la carga –excluyendo el carbón transportado por ferrocarril– se mueve por carretera (Salazar, 2006).⁴

² Pérez, GJ. “La infraestructura del transporte vial y la movilización de la carga en Colombia”, Documentos de Trabajo Sobre Economía Regional # 64, Banco de la República, Octubre de 2005. <http://www.banrep.gov.co/documentos/publicaciones/pdf/DTSER-64.pdf>

³ Benavides, J. “Reformas para atraer la inversión privada en infraestructura vial”, Debates presidenciales, CAF-Fedesarrollo, 2010.

<ftp://www.fedesarrollo.org.co/pub/rp/2010/marzo/concl.pdf>

⁴ Salazar, M. “El Transporte como integrador de regiones”, Foro Visión Colombia II Centenario 2019: Transporte, marzo de 2006.

http://www.dnp.gov.co/PortalWeb/Portals/0/archivos/documentos/DIES/Transporte/manuel_salazar.pdf

Por último, el país concibió la responsabilidad de la infraestructura vial como del orden público nacional. Hasta los años 80 existía el Fondo Vial Nacional, las carreteras eran casi todas nacionales y los empleados que las construían formaban parte de la nómina del Estado. Las carreteras locales también las construía la Nación con los Caminos Vecinales.

Solo en los años 90 se empezó a hablar de tener que adaptar la infraestructura de transporte para un mercado abierto. Esto implica conectar los centros de producción con las costas y mejorar las facilidades portuarias. Adicionalmente, se empezó a hablar de permitir la participación del capital privado en la infraestructura de transporte. En la medida en que la economía colombiana se integra más estrechamente a los mercados internacionales, aumenta el flujo de comercio de bienes, de servicios y de inversión. Considerando que los mayores volúmenes del flujo comercial se movilizan por tierra, para sacar el mejor provecho del incremento en el intercambio de mercancías con el exterior, es necesario contar con una red de carreteras de óptima calidad, que conecte los centros de producción y consumo con los principales puertos marítimos y aéreos. Desafortunadamente, las especificaciones, el estado y la capacidad de nuestras carreteras limitan una mayor, más oportuna y más eficiente utilización de vehículos de gran volumen de carga (Pérez, 2005). De esta manera, la red de carreteras impide lograr mayores economías de escala en el transporte de mercancías. Por el contrario, se convierte en una fuente de sobrecostos, que encarecen los bienes nacionales y los insumos importados, restándole competitividad a la producción nacional.⁵ Resulta imprescindible, por tanto, reducir el tiempo en el transporte de carga por medio de una infraestructura más desarrollada, una mayor eficiencia en su operación, un mejor acceso a los puertos, una utilización más eficiente de los equipos y del parque automotor, unas mejores prácticas de conducción, una mayor seguridad, una mayor frecuencia de los viajes y unas menores primas de seguros (Salazar, 2006).

Algunos analistas han ofrecido visiones interesantes sobre la infraestructura de transporte de largo plazo (ver, por ejemplo, Acevedo et ál., 2009). Su principal mensaje es que Colombia requiere una inversión sostenida en este tipo de infraestructura, para superar los atrasos que hoy presenta. Las cifras a invertir son considerables, pero no inalcanzables: alrededor del 1% del PIB anual. El reto fiscal que esto impone luce menor frente a la importancia crítica de este tipo de inversiones. El problema, por tanto, parece más de gestión que de recursos. Al respecto, es fundamental superar algunos problemas institucionales y de diseño de las concesiones, para garantizar que el país cuente con una eficiente ejecución de las obras que requiere. Terminamos esta *Semana Económica* con un breve análisis de estos dos problemas.

Algunos problemas institucionales

En lo que se refiere a la construcción de la infraestructura vial, el funcionamiento de marco institucional colombiano resulta complejo, por la interacción de tres niveles de gobierno –nacional, departamental y municipal– y de dos sectores –central y

⁵ En Colombia, por ejemplo, en promedio los costos logísticos representan 21% del total, mientras que en los países andinos equivalen a 14% (Benavides 2010).

descentralizado— en cada uno de ellos. La complejidad entorpece la coordinación entre los tres niveles y dificulta la planeación de largo plazo, que es necesaria para un desarrollo más armónico y eficiente de la red vial. Por este motivo, es deseable asignar con precisión las competencias de los distintos niveles de la administración pública. Se precisa, además, desarrollar esquemas adecuados de coordinación y cooperación entre los niveles de gobierno y, dentro de ellos, entre las instituciones pertinentes.

Como los recursos públicos son escasos, cada vez se requiere una mayor participación del sector privado, que debe interactuar con el público en un marco institucional complejo. La regulación debe entonces definir claramente los roles de los actores y su forma de interacción. En la medida en que la magnitud de las obras requeridas, su costo, su duración y los requerimientos de financiación y estructuración de los proyectos aumentan, se vuelve necesario fortalecer las capacidades de los agentes tanto públicos como privados. Hay que diseñar, finalmente, mecanismos eficientes de seguimiento y evaluación tanto de los planes (Salazar, 2006) como de los proyectos que los componen (Benavides, 2010). Para asegurar que los recursos públicos sean asignados de una manera óptima, resulta indispensable que los proyectos sean evaluados antes de incluirlos en los planes, para seleccionar con prioridad los que ofrezcan el mayor retorno social.

Mediante una coordinación y cooperación más armónicas entre los niveles de gobierno y los sectores de la administración pública, se facilitaría la elaboración de un plan maestro de infraestructura de largo plazo (a 40 o 50 años), como proponen el CPC (Gómez, 2010) y algunos analistas (Acevedo et ál., 2009; Benavides, 2010). Su ejecución, junto con el diseño de una política para el desarrollo del transporte intermodal, la reestructuración y el fortalecimiento técnico de las agencias gubernamentales, la creación de una entidad de regulación autónoma para la infraestructura y la logística y, por último, el desmonte de la tabla de fletes, ayudarían a disminuir los costos de transporte. Los menores costos, sin duda, mejorarían la competitividad de la producción nacional.

Las concesiones

Como la infraestructura vial es un bien común —cuyo consumo es competitivo⁶ pero no excluyente⁷—, debe hacerse como obra pública, porque la imposibilidad de una apropiación privada de todos los beneficios conduce a tasas de inversión que no son óptimas para satisfacer la demanda. Sin embargo, la férrea restricción fiscal que enfrenta el sector público colombiano impide una inversión de la magnitud requerida para modernizar y extender nuestra red vial, en forma tal que deje de constituir un freno para la competitividad de la producción nacional. Por esta razón es imprescindible una participación cada vez mayor del sector privado. En estas condiciones, las concesiones son un instrumento vital para apalancar los fondos públicos escasos, incrementar la inversión y aumentar la oferta. Con este propósito, deben concentrarse donde su aporte a la productividad y a la competitividad sea mayor

⁶ Porque cuando un agente lo consume otros no pueden hacerlo.

⁷ En el sentido de que es imposible evitar que lo consuman agentes que no han pagado por él.

(Benavides, 2010), con base en un plan de construcción de largo plazo que incluya los proyectos más rentables para la sociedad.

Desafortunadamente, el arreglo institucional para las concesiones de la infraestructura vial en Colombia es caótico. No hay un plan donde se establezca la prioridad de las obras, ni se escoge los proyectos a través de una evaluación rigurosa. Por el contrario, los criterios de selección no son técnicos ni transparentes, sino aparatosos y manipulables. En las licitaciones se presentan prácticas poco competitivas para ganar y asignar los contratos. Estos se renegocian con mucha frecuencia. Nuevas obras, solicitadas por las comunidades, son adicionadas a contratos firmados con anterioridad. Se prorroga, además, masiva y arbitrariamente las concesiones, sin concursos y comprometiendo vigencias futuras. Como no se exige aportes patrimoniales mínimos a los concesionarios, las obras se construyen lentamente, al ritmo del cobro de los peajes o la asignación de las vigencias futuras (Benavides, 2010).

Las instituciones públicas no preparan como se debe ni estructuran financieramente los proyectos. No seleccionan operadores adecuados. Los cambios frecuentes de las concesiones desestiman la participación de operadores financieros en los concursos. Muchos de ellos son ganados, en consecuencia, por firmas constructoras. Lamentablemente, éstas tienen objetivos y restricciones financieras que no coinciden con la naturaleza del negocio de concesión, cuya rentabilidad aflora en el largo plazo. La adición habitual de nuevas obras vuelve incierta la calidad de la deuda y la rentabilidad de los proyectos, alejando inversionistas aversos al riesgo, como los institucionales (Benavides, 2010).

El marco de las concesiones para las vías en Colombia requiere, por tanto, modificaciones profundas para que su funcionamiento permita obtener los frutos que ha logrado en otros países, como Chile y México. Es urgente tener un plan vial de largo plazo. Se impone seleccionar los proyectos mediante una impecable evaluación técnica y económica. Con este propósito, se requiere que tengan una fina estructuración financiera, basada en las mejores prácticas internacionales, que exigen aportes patrimoniales mínimos y plazos cortos de construcción. Los procesos de adjudicación deben ser lo más sencillo posibles, transparentes y, sobre todo, competitivos. Después de otorgarlas, a las concesiones no debe adicionársele nuevas obras para no generar incertidumbre sobre su rentabilidad. Esto facilitaría la participación de inversionistas aversos al riesgo en la financiación de los proyectos. Con este propósito, debe respetarse estrictamente el plazo de los contratos (Benavides, 2010).

Una parte importante de la intervención de las autoridades debe recaer, en primer lugar, en la determinación de la capacidad y buenas prácticas financieras de los participantes en las licitaciones, sus competencias profesionales y la especificación de los requerimientos técnicos de los proyectos. Y en segundo lugar, en el fortalecimiento de la supervisión, para asegurar el cumplimiento de lo pactado en el otorgamiento de la concesiones.

Colombia. Principales Indicadores Macroeconómicos

	2007 2008		2008				2009				2010		
			T1	T2	T3	T4		T1	T2	T3	T4	Proy.	Proy.
PIB Nominal (USD mM)	207.8	242.6	59.8	66.4	63.9	54.2	242.6	59.6	60.9	60.8	62.0	243.3	260.2
PIB Nominal (COP MM)	432	477	114	117	121	124	477	122	125	124	127	498	525
PIB per cápita (USD)	4750	5490	1363	1510	1451	1227	5490	1390	1421	1418	1467	5408	5718
Tasa de Desempleo (%)	10.9	11.0	11.1	11.2	11.0	10.6	11.0	12.9	11.7	12.2	11.3	11.3	...
Población (millones)	43.8	44.2	43.9	44.0	44.1	44.2	44.2	44.6	44.7	44.8	44.9	45.0	45.5
Crecimiento Real													
PIB real (% Var. Interanual)	7.5	2.5	-0.4	0.6	0.2	-1.3	2.4	-0.5	-0.3	-0.2	2.5	0.4	2.4
Demanda interna (% Var. Interanual)	8.5	3.7	0.5	0.8	1.0	-1.4	3.5	-1.2	-2.2	-1.7	2.2	-0.7	3.8
Inversión bruta (% Var. Interanual)	13.7	8.8	7.8	9.7	12.6	0.5	7.5	-3.7	-9.4	-10.0	3.0	-5.2	9.0
Consumo final (% Var. Interanual)	6.9	2.1	3.8	2.7	1.6	1.1	2.3	-0.4	0.2	1.2	2.0	0.7	2.2
Privado (% Var. Interanual)	7.6	2.3	4.4	2.7	1.7	1.4	2.5	-0.6	-0.1	0.2	1.0	0.1	1.8
Público (% Var. Interanual)	4.5	1.3	1.5	2.6	1.3	-0.1	1.3	0.3	1.1	4.7	5.3	2.9	3.8
Exportaciones (% Var. Interanual)	11.3	7.2	14.5	9.5	3.4	2.3	7.2	1.4	-4.9	-10.8	-18.0	-8.2	-3.2
Importaciones (% Var. Interanual)	13.9	9.8	12.8	9.9	8.0	8.7	9.8	-2.0	-10.6	-12.0	-11.4	-9.1	4.7
Precios													
Inflación (IPC, % Var. Interanual)	5.7	7.7	5.9	7.2	7.6	7.7	7.7	6.1	3.8	3.2	2.0	2.0	3.0
Inflación básica (% Var. Interanual)	5.2	5.9	5.1	5.6	5.4	5.9	5.9	5.4	4.5	3.94	2.68	2.7	3.6
Inflación (IPC, % Var. trimestral)	...	...	3.4	2.5	0.5	1.1	...	1.9	0.3	-0.1	-0.1	...	...
Salarios nominales (% Var. Interanual)	5.7	7.3	6.0	6.3	6.5	2.3	7.3	5.2	5.7	6.2	-1.9	5.9	3.4
Tipo de cambio (COP/USD fin de periodo)	2002	2234	1822	1832	2175	2234	2234	2561	2159	1922	2046	2046	2016
Tipo de cambio (Var. % interanual)	-10.4	11.6	-15.5	-6.4	8.0	11.6	11.6	40.6	17.8	-1.2	-8.4	-8.4	7.5
Tipo de cambio real (Var. % interanual)	-1.0	1.8	-4.7	-1.7	2.0	1.8	1.8	15.4	10.0	-7.0	-1.7	-1.7	...
Sector Monetario													
Base monetaria (% Var. Interanual)	19.9	12.9	7.5	9.4	20.3	14.3	12.9	7.4	8.7	5.2	3.5	8.1	5.3
M3 (% Var. Interanual)	17.8	15.5	12.6	14.1	16.2	19.1	15.5	10.4	11.7	8.2	6.5	14.1	11.3
Tasa Banco Central (REPO, fin de per.)	9.5	9.5	9.75	9.75	10.00	9.50	9.5	7.00	4.50	4.00	4.00	4.0	4.5
Tasa de corto plazo (fin de periodo)	9.01	10.33	9.53	9.92	10.05	10.33	10.3	8.13	4.75	4.25	4.25	4.8	8.0
Tasa de largo plazo (fin de periodo)	10.3	12.5	11.60	12.50	12.01	12.50	12.5	12.00	11.50	11.00	11.00	7.8	10.5
Sector Externo													
Cuenta corriente (% del PIB)	-2.8	-2.8	-2.2	-1.9	-2.7	-5.1	-2.8	-2.0	-1.7	-2.5	-2.5	-2.2	-3.0
Cuenta corriente (USD mM)	-5.8	-6.8	-1.3	-1.3	-1.6	-2.7	-6.8	-1.0	-0.9	-1.5	-1.7	-5.1	-8.1
Balanza comercial (USD mM)	-0.6	1.0	0.4	1.1	0.3	-1.0	0.8	0.1	0.8	0.4	0.8	2.1	...
Exportaciones F.O.B. (USD mM)	29.4	37.1	8.5	10.3	10.1	8.3	37.1	7.5	7.8	8.3	9.0	32.6	...
Exportaciones tradicionales	14.2	20.0	4.6	5.9	5.7	3.8	20.0	4.1	4.5	5.1	5.9	19.6	...
Exportaciones no tradicionales	15.2	17.1	3.9	4.4	4.3	4.5	17.1	3.4	3.3	3.2	3.0	13.0	...
Importaciones F.O.B. (USD mM)	30.1	36.3	8.1	9.2	9.8	9.2	36.3	7.4	7.0	7.9	8.2	30.5	...
Servicios (neto)	-2.6	-3.1	-0.6	-0.7	-0.9	-0.8	-3.1	-0.5	-0.5	-0.7	-1.0	-2.7	-3.0
Transferencias corrientes (neto)	5.2	5.5	1.3	1.4	1.5	1.4	5.5	1.2	1.1	1.1	1.3	4.6	4.4
Inversión extranjera directa (USD mM)	9.0	10.6	2.9	2.5	2.6	2.6	10.6	2.1	2.8	1.3	0.9	7.2	...
Sector Público													
Bal. primario del Gobierno Central (% del PIB)	0.8	0.9	...	...	...	...	0.9	...	...	...	...	-1.1	-1.2
Bal. del Gobierno Central (% del PIB)	-3.2	-2.3	0.0	-0.1	-0.8	-1.4	-2.3	-2.7	-0.5	-0.5	-0.4	-4.1	-4.5
Bal. primario del SPC (% del PIB)	...	-0.1	...	...	...	...	-0.1	...	...	...	...	-2.4	0.1
Bal. del SPC (% del PIB)	-0.6	-0.1	0.6	0.8	0.5	-2.0	-0.1	-0.3	-0.8	-0.8	-0.7	-2.7	-3.7
Ingresos del Gobierno Central (% del PIB)	18.1	15.7	4.2	4.2	3.6	3.7	15.7	3.4	4.1	4.1	4.2	15.6	14.5
Indicadores de Deuda													
Deuda externa bruta (% del PIB)	21.4	18.9	18.4	18.5	18.5	18.9	18.9	20.2	20.0	22.1	...	24.1	25.0
Pública (% del PIB)	13.8	12.2	12.0	11.9	11.6	12.0	12.0	13.2	13.4	15.1	...	16.3	13.0
Privada (% del PIB)	7.7	6.9	6.4	6.6	6.9	6.9	6.9	7.0	6.6	7.0	...	7.8	12.0
Deuda del Gobierno (% del PIB, Gob. Central)	36.5	36.4	34.8	34.4	35.2	36.4	36.4	38.5	36.6	35.3	...	43.2	...
Interna (% del PIB)	25.5	24.9	24.9	24.3	24.3	24.9	24.9	24.9	25.0	24.7	...	31.0	...
Externa (% del PIB)	11.0	11.5	9.9	10.1	10.9	11.5	11.5	13.5	11.6	10.5	...	12.2	...
Amortizaciones d externa (USD mM)	6.7	5.1	2.1	0.9	1.0	1.0	5.1	1.5	1.5	1.5	1.5	5.8	...
Pagos intereses de la d externa (USD mM)	2.8	2.9	0.8	0.7	0.7	0.7	2.9	0.8	0.8	0.8	0.8	3.1	...
Servicio d externa (% X de bns. y svcs.)	30.9	21.5	33.3	15.1	16.2	20.2	21.5	29.0	24.3	24.3	24.3	24.3	...
Servicio d externa pública (% X de bns. y svcs.)	16.0	12.4	24.2	7.0	9.3	8.6	12.4	14.4	12.0	12.0	12.0	12.0	...
Servicio d externa pública (% del PIB)	2.4	1.9	3.6	1.1	1.5	1.4	1.9	2.2	2.0	1.9	2.0	2.0	...
Balance Ahorro-Inversión													
Ahorro (% del PIB)	23.2	24.8	24.9	25.7	26.0	22.5	24.8	23.2	23.5	23.8	22.1	22.9	24.7
Inversión (% del PIB)	26.0	27.6	26.9	27.6	28.6	27.4	27.6	26.7	27.4	27.3	26.0	26.9	27.4
Remesas de los Trabajadores (USD mM)	4.5	4.8	1.1	1.2	1.3	1.2	4.8	1.1	1.2	1.3	1.2	4.8	5.0

Fuente: DANE, Banco de la República, Minhacienda, Superfinanciera y Asobancaria.

Colombia. Estados financieros*

	May -10 (a)	Abr -10	May -09 (b)	Var real anual entre (a) y (b)
Activo	209.417	211.218	193.227	6,2%
Disponible	13.033	13.049	12.025	6,2%
Inversiones	47.348	49.325	39.826	16,5%
Cartera Neta	129.975	127.229	122.042	4,3%
Consumo Bruta	37.751	37.227	34.307	7,8%
Comercial Bruta	83.026	81.489	81.346	0,0%
Vivienda Bruta	11.592	11.242	9.609	18,2%
Microcrédito Bruta	3.613	3.600	3.211	10,2%
Provisiones**	6.007	6.330	6.432	-8,5%
Consumo	2.141	2.427	2.659	-21,1%
Comercial	3.383	3.422	3.281	1,0%
Vivienda	347	341	348	-2,3%
Microcrédito	136	140	143	-6,5%
Otros	19.061	21.615	19.334	-3,4%
Pasivo	181.856	184.089	170.448	4,5%
Depósitos y Exigibilidades	143.064	143.214	134.619	4,1%
Cuentas de Ahorro	69.461	69.804	58.309	16,7%
CDT	43.155	42.466	49.862	-15,2%
Cuentas Corrientes	25.243	25.974	21.636	14,3%
Otros	5.206	4.969	4.811	6,0%
Otros pasivos	38.791	40.876	35.829	6,1%
Patrimonio	27.562	27.129	22.779	18,5%
Ganancia/Pérdida del ejercicio	2.165	1.832	2.022	4,9%
Ingresos por intereses	6.685	5.334	8.546	-23,4%
Gastos por intereses	2.162	1.737	3.995	-47,0%
Margen neto de Intereses	4.515	3.591	4.546	-2,7%
Ingresos netos diferentes de Intereses	3.246	2.549	3.577	-11,1%
Margen Financiero Bruto	7.762	6.140	8.123	-6,4%
Costos Administrativos	3.628	2.878	3.409	4,3%
Provisiones Netas de Recuperación	800	522	1.555	-49,6%
Margen Operacional	3.333	2.739	3.159	3,4%
Indicadores				Variación (a) - (b)
Indicador de calidad de cartera	4,06	4,26	4,43	-0,37
Consumo	6,32	6,54	8,29	-1,97
Comercial	2,97	3,15	2,65	0,32
Vivienda	4,00	4,15	4,93	-0,93
Microcrédito	5,88	6,11	6,77	-0,89
Cubrimiento**	108,74	111,28	113,05	-4,31
Consumo	89,73	99,68	93,48	-3,76
Comercial	137,36	133,29	152,33	-14,97
Vivienda	74,95	73,18	73,58	1,37
Microcrédito	64,21	63,54	65,75	-1,54
ROA	2,23%	2,23%	2,38%	-0,2%
ROE	17,57%	17,74%	20,89%	-3,3%
Solvencia	N.D.	14,32%	13,58%	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 mayo de 2010 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.