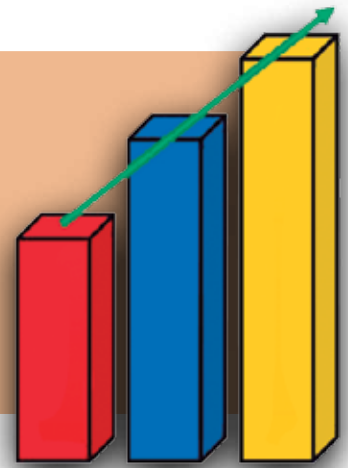


INFORME ESPECIAL

Por: CF Ernesto Cajiao Gómez. Investigador docente, Coordinador Académico Especialización en Gestión Portuaria y Marítima, Universidad de San Buenaventura Cali, Miembro Mesa de Infraestructura, Logística y Movilidad Consejo Regional de Competitividad

Imagen: Colombia avanza. Por: Jairo Munard



PROS Y CONTRAS DE COLOMBIA PARA EL 2013



En estas fechas de Asambleas propicias para la renovación de los Consejos Directivos no deja de ser interesante echar una mirada al Estado del país, visto desde afuera y desde adentro por entidades y expertos reconocidos, con el fin de inyectar un poco de optimismo donde se considera apropiado y destacar algo de escepticismo y reflexión donde vale la pena identificar oportunidades de mejoramiento para el futuro, haciendo énfasis en aspectos del comercio exterior, la infraestructura, la logística, el transporte y temas afines a los intereses profesionales de la Liga Marítima de Colombia.

EL ENTORNO LATINOAMERICANO

Colombia participa en el PIB latinoamericano con el 6% mientras Brasil lo hace con el 44% y México con el 22%.¹ Después de Brasil y México, Colombia es el país que más le aportó al crecimiento en Latinoamérica en el 2011 con el 12%. En los últimos 12 años el país ha mostrado un comportamiento del PIB con tendencia al crecimiento muy superior al de Chile, Venezuela y Perú ubicándose por encima de los U.S. \$ 350.000 millones.² En cuanto al PIB per cápita el país llegó a principios del 2012 a la barrera de los U.S. 10.000.

La CEPAL proyectó una expansión de la producción en la región del 3.2% para el año 2012, -cifra que será validada a finales de marzo de 2013-, gracias al crecimiento del consumo privado, al comportamiento aceptable del mercado laboral, la expansión del cré-

dito y en parte, de las remesas (aunque se han visto marcadamente disminuidas desde la Unión Europea y Estados Unidos debido a la situación económica de los inmigrantes en esos países). En diez países de la región cayó en 0.4 puntos porcentuales el desempleo urbano durante el primer semestre del 2012, frente al mismo período del año anterior.

INDICADORES EN COLOMBIA

El país cuenta con 47 millones de habitantes (segunda población hispano parlante del mundo) de los cuales el 55% tiene menos de 30 años lo que representa un enorme potencial a futuro. (EIU, 2012). En cuanto al tamaño de su economía Colombia se encuentra en el puesto vigésimo octavo en el mundo según la OECD (Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico que agrupa a las 20 mayores economías del orbe), y a partir del año 2005 se ubica en el exclusivo grupo de las economías de ingreso medio alto. La tasa de desempleo se ubicaba en el 2002 en el 15.5% y en el 2012 nos informa el DANE y el Banco de la República que redondea el 10,7% con tendencia a seguir disminuyendo. La inflación se bajó desde el 2009 a los niveles del 2.5% y el 3.5% lo que ofrece mayor estabilidad en los precios al consumidor final. Un dato muy positivo es el Indicador de Percepción del Riesgo en Colombia (Índice de Credit Default Swaps: Mide la diferencia entre la tasa de interés que se paga por un bono colombiano en dólares en el exterior frente a la que se paga por uno estadounidense. Menor di-

VARIACIÓN 2000 - 2011e

APORTACIÓN DE PAÍSES AL CRECIMIENTO DEL PIB
 EN LATINOAMÉRICA 2000 - 2011e (+116%)



ferencia, implica menor riesgo país). Mientras que Colombia muestra un CDS de 156.42, el Brasil ostenta un CDS de 180.26 y Argentina un preocupante 1107.92.³

Por otro lado, mirando el ranking de Doing Business entre el 2008 y el 2013 Colombia ha mejorado 30 posiciones debido principalmente a la optimización de trámites administrativos y a la facilitación de trámites privados impulsados por las Cámaras

de Comercio. Para el 2013 Colombia ocupa el puesto 45 mientras Argentina el puesto 124, Ecuador el 139 y Venezuela el poco honroso 180.⁴ Otro motivo de orgullo nacional lo encontramos en el Índice de Protección al Inversionista en el cual Colombia ocupa el puesto 6 en el ranking mundial con un índice de 8.3 mientras México muestra un índice de 6.0, Brasil 5.3, Argentina 4.7 y Venezuela 2.3.

Con este tema es de mucho mérito destacar que Colombia es el segundo país en Latinoamérica más atractivo para invertir en los próximos 3 años, después de Brasil, como resultado de una encuesta realizada por P. Morgan⁵. Le siguen en su orden Chile, México y Perú. No deja de ser interesante observar que estos tres países junto con Colombia han constituido recientemente la Alianza Pacífico, grupo que se constituye en bloque económico de gran significancia por su estabilidad política, sus esperanzadores indicadores económicos y su visión estratégica de proyección de la estructura comercial hacia la Cuenca del Pacífico.

“El Gobierno de Colombia se muestra favorable a la apertura de nuevos negocios y está tomando los pasos correctos hacia el fomento de la inversión en el país”

En cuanto a los flujos de Inversión Extranjera Directa IED, Colombia pasó de un promedio de U.S. \$ 3.683 millones entre el año 2000 y el 2005, a U.S. \$ 13.234 en el 2011 y a U.S. \$13.500 en el 2012, teniendo como principales inversionistas a Estados Unidos, Reino Unido, España y Canadá.⁶ Pero el país también se ha vuelto un buen inversionista en el entorno. En efecto, en el año 2011 se alcanzó la cifra récord de U.S. \$ 8.289 millones con las inversiones realizadas por ISA (Interconexión Eléctrica S.A.), el Grupo Sura, el Grupo AVAL y la Empresa de Energía de Bogotá en Estados Unidos, Reino Unido, Panamá, Perú, Guatemala, México y Brasil de acuerdo con el reporte del Banco de la República de ese año.

Entre los sectores más dinámicos para la recepción de la Inversión Extranjera se encuentran el petrolero con el 37%, Minas y Canteras (incluye carbón) con el 26%, Restaurantes y hoteles con el 11%, establecimientos financieros con el 9%, Transporte, almacenamiento y comunicaciones con el 7% y manufacturas con el 7%, para citar las mayores, tal como lo reporta el Banco de la República (FDI Markets).

En lo que toca con las perspectivas de Comercio Exterior el Objetivo Misional se concreta en *“Aumentar y diversificar el comercio exterior de bienes y servicios y los flujos de inversión extranjera directa”*⁷.

En cuanto a la Misión formulada se diseñó así: “En el 2014 Colombia alcanzará exportaciones de bienes y servicios por valor de US\$52.600 millones, que incluye como mínimo US\$21.000 millones de exportaciones no primarias y atraerá inversión extranjera directa por US\$13.200 millones logrando una mayor diversificación de destinos y productos”. Estas cifras como se puede observar, ya se están alcanzando en el 2013 y en cuanto a la diversificación de destinos, proveedores y productos se tiene muy clara la durísima experiencia sufrida en las relaciones comerciales con nuestro vecino Venezuela, cuando se pasó en términos de semanas, de un valor superior a los U.S. 6.000 millones en exportaciones a menos de U.S. \$ 300 millones por

cuenta del deterioro de las relaciones personales entre los presidentes de las dos naciones. De la época (2008-2009)

Entre las Estrategias planteadas por el Ministerio para dar cumplimiento al Objetivo misional y a la Visión propuesta se encuentran:

- Implementar y administrar acuerdos comerciales bilaterales, regionales y multilaterales
- Promover a Colombia como país proveedor de bienes y servicios en los mercados internacionales
- Negociar, implementar y administrar acuerdos de Inversión
- Promover a Colombia como destino de inversión extranjera directa en sectores estratégicos
- Acompañar y apoyar la Inversión de colombianos en el exterior
- Apoyar el ingreso de Colombia a la OCDE
- Fortalecer la participación en APEC, el grupo de países Arco y foros de Asia – Pacífico

El Gobierno actual recibió 7 Acuerdos Internacionales de Inversión (AII) vigentes, 10 suscritos y 4 en negociación y espera entregar en el 2014 20 Acuerdos Internacionales de Inversión con 50 países y 9 suscritos o en negociación, con lo cual se pasará de 450 millones de consumidores de acceso preferencial a 1.400 millones de consumidores potenciales en el 2014. Desde el punto de vista de mejoramiento institucional se pasará de las 3 ventanillas únicas actuales de facilitación del comercio exterior VUCE, a perfeccionar una cuarta, dirigida a poner en marcha el Sistema integrado de Inspección Simultánea que permita coordinar las actividades de inspección de la DIAN, el INVIMA, el ICA y la Policía Antinarcóticos.

Adicionalmente el Gobierno se fija como prioridad, el avance en la integración de los Sistemas de Comercio Exterior (VUCE) y Aduanero (MUISCA) e iniciar la integración de otros eslabones. Se pretende igualmente, participar en Proyectos de Cooperación conducentes a generar posibilidades de hacer interoperables los sistemas de comercio exterior, con prioridad en la región Latinoamericana así como la operación comercial sin papel y la Certificación de Origen en modo digital. En materia

de transporte, nadie mejor que la propia Ministra del ramo Cecilia Álvarez-Correa Glen,⁸ quien resumió sus planes a corto y mediano plazo de manera muy concreta en el 9º Congreso Nacional de la Infraestructura realizado en Cartagena, el 22 de noviembre de 2012, así: Vinculación del sector privado y desarrollo de las Asociaciones Público Privadas APP. Nuevos inversionistas, con reglas claras y estables. Trámite a la reforma a las regalías. Reforma del INCO para dar paso a la ANI. Hacer navegable el Río Magdalena. Mayores recursos para estudios, diseños y estructuración de proyectos. Más recursos para la locomotora de la infraestructura.

Por medio del Viceministerio de la Infraestructura se espera dar cumplimiento a la presente Misión: Impulso a la Competitividad para garantizar Crecimiento Económico, Generación de empleo, Directo e Indirecto y finalmente, Ahorro de dineros del erario público para ser invertidos en lo social. En términos concretos la Ministra pretende:

- Invertir 3.6 Billones de Col Pesos en los 16 Corredores prioritarios para la Prosperidad, corredores viales que abarcan 700 kilómetros de longitud que benefician 16 departamentos.
- Invertir 1.2 billones en 27 corredores viales a lo largo de 3.000 km de longitud de los cuales 1.600 km pavimentados en 21 departamentos beneficiados
- Invertir 1 Billón en 800 municipios beneficiados para atender necesidades de mantenimiento y repara-

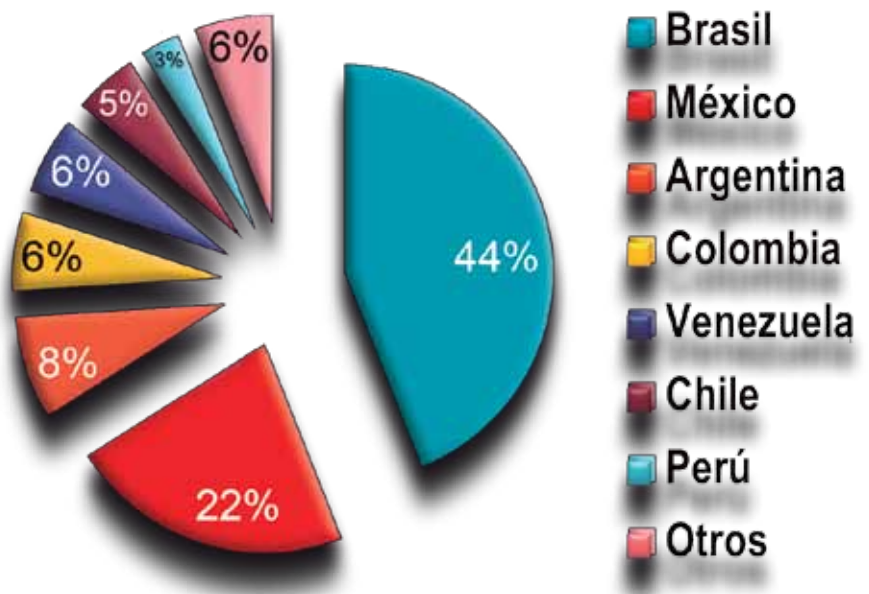


Imagen: Cuadro de porcentajes de participación de países en el PIB latinoamericano



Imagen: Cerranía Perija www.humboldt.org.co

ción de 12.445 kms de vías terciarias

- Invertir \$930.000 millones para obras generadas por el Cambio Climático por intermedio de la Unidad de Gestión de Riesgos en 453 puntos críticos de la geografía nacional.
- Invertir dos billones del Fondo de Adaptación para atender los daños causados por la ola invernal en 2.250 kms de la red vial nacional, 498 kms de la red férrea y 695 puntos críticos.
- Invertir 40 billones equivalentes al 3% del PIB en el año 2014, para la ejecución de la Cuarta Generación de Concesiones, con lo cual en los próximos dos años se ejecutará el doble de lo que se adjudicó en los últimos 20 años. Se espera que en el Trimestre III del 2014, todo esté adjudicado.
- En la parte portuaria recuerda la Ministra que si en el 2010 se invirtieron \$300.000 millones, para el 2013 se espera invertir 1 Billón.
- En cuanto al modo fluvial informó la ministra que el 30 de noviembre se cerraba la recepción de ofertas de obras de ingeniería para el Canal del Dique. Se espera transportar 4 millones de pasajeros al año por este medio y 4.5 millones de toneladas anuales.
- En lo referente al modo férreo se espera tener en operación 1.300 kilómetros de rieles con inversiones del orden de los U.S \$ 70 millones sin contar varios proyectos de iniciativa privada que esperan invertir alrededor de 13 billones para movilizar 10 millones de toneladas de carga mensuales.
- Finaliza la Señora Ministra su presentación resumen refiriéndose al Modo aéreo informando que se invirtieron U.S. \$716 millones en la nueva terminal de El Dorado, dejando para el 2013 Inversiones por \$158

mil millones para la Torre de Control y el nuevo centro de control aéreo de Bogotá

- Ha programado también invertir \$200 mil millones para mantenimiento de pistas y otras obras en los aeropuertos de Pereira, Leticia, Pasto, Yopal y Cali, entre otros y obras en 21 aeropuertos por \$160 mil millones

En aspectos ambientales nos recuerda la Doctora Luz Helena Sarmiento, Directora de la ANLA Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, en su presentación de noviembre de 2012 ante el Congreso Nacional de Infraestructura en Cartagena⁹ que se ha incrementado en Colombia la temperatura media anual en 0.2°C en la última década. Se proyecta para el 2100 un ascenso promedio del nivel del mar de 1 metro y en los últimos 15 años se han presentado 10 eventos extremos: 5 fenómenos de El Niño y 5 de La Niña.

Por otro lado los estudios científicos realizados por la Escuela de Ingeniería y de los Recursos Naturales de la Universidad del Valle-EIDENAR, coinciden con los datos del Ministerio del Medio Ambiente en que el 90% de las emergencias generadas por el cambio climático en el territorio nacional se atribuyen a fenómenos hidroclimatológicos, de los cuales el 53% corresponden a inundaciones, el 20% a deslizamientos, el 14% a vendavales, y el 4% a incendios.

Entre los impactos generados entre el 2010 y el 2011 por el fenómeno de La Niña se encuentra que en los sectores de infraestructura vial y vivienda se concentraron el 76% de los daños, calculados en \$8.5 billones de pesos (BID-CEPAL 2011). El costo total de los

impactos fue estimado en \$11.2 billones, equivalente al 2,2% del PIB del 2011. Pero el Ministerio no se ha quedado quieto y ha reorganizado sus dependencias creando las Direcciones de Cambio Climático, de gestión Integral del Recurso Hídrico y la de asuntos Marinos, Costeros y Recursos Acuáticos. Igualmente impulsó la creación y fortalecimiento de Unidades Ambientales en los Ministerios con el fin de asesorarlos en materia de Gestión del Riesgo y adaptación al Cambio Climático para incorporarlos en los términos de Referencia de los proyectos de Infraestructura que se inicien en el país.

Importante también destacar las medidas tomadas para la delimitación y restauración de páramos (en un área aproximada de 1.5 millones de Has) con el fin de regular y ayudar a la recarga hídrica. En las zonas costeras se busca asignar una nueva función a los manglares a fin de mitigar la erosión costera y proteger la línea de costa contra las tormentas y los efectos de las altas mareas. Se reconocen también las medidas para la restauración y delimitación de Humedadales con el fin de reducir el riesgo de inundaciones y sequías, en particular en el área de La Mojana y el Valle del Cauca. Busca la ANLA igualmente que las inversiones en infraestructura natural puedan llegar a ser más costoefectivas que las inversiones en infraestructura dura.

Imagen: Países que conforman la Alianza Pacífico. www.mercado.com.ar



Se trabaja por otro lado, en la formulación del Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático bajo la orientación del Departamento Nacional de Planeación, el IDEAM y la Unidad Nacional para la Gestión de Riesgo de Desastres. Finalmente, es destacable considerar que la nueva infraestructura puede ser resiliente al cambio climático, permitiendo que la ubicación, diseño, construcción y operación de los proyectos futuros se realice teniendo en cuenta las condiciones actuales del clima y las del futuro. La ANLA trabaja en el rediseño de los términos de referencia adaptados a las nuevas consideraciones del entorno.

EL OTRO ENFOQUE REGIONAL

De esta manera podemos observar que el gobierno se mueve en la dirección correcta y lo que tal vez está fallando es su manera de comunicarlo a la opinión pública. No obstante los esfuerzos mencionados, también tenemos una zona oscura que merece destacarse de los informes del Banco de la República, el DANE, y la CEPAL para resumir los aspectos notorios de la Economía regional y local así como de un importante estudio adelantado por Fedesarrollo¹⁰ Y presentado en el noveno Congreso de la CCI en Cartagena a fines del 2012.

No obstante lo anterior, se reconoce que la principal variable que contribuyó a la reducción de los indicadores económicos mundiales fue el comercio exterior. Fue notoria la reducción en los precios de gran parte

de los bienes básicos de exportación de la región junto a una contracción de la demanda externa en particular en la Unión Europea y Asia. De acuerdo con el informe de la CEPAL, el desempeño económico esperado para el 2013 estará sujeto a los ajustes que hagan los países desarrollados y al grado de desaceleración de la economía que haga China.

Esta situación está generando varios efectos ya reconocidos en el medio internacional:

- La inestabilidad y la percepción de riesgos en los mercados financieros internacionales.
- La reducción de la demanda agrega-

CALIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA POR MODO DE TRANSPORTE

	PROMEDIO	VÍAL	FÉRREO	PORTUARIO	AEROPORTUARIO
OCDE	5.2	5.2	4.5	5.2	5.6
CHILE	4.7	5.6	2.6	5.2	5.5
MÉXICO	4.1	4.5	2.8	4.3	4.8
AMERICA LAT Y EL CARIBE	3.5	3.6	1.9	3.9	4.4
PERÚ	3.3	3.1	1.9	3.5	4.5
ARGENTINA	3.0	3.0	1.7	3.6	3.5
COLOMBIA	2.8	2.6	1.6	3.2	3.8
BRASIL	2.5	2.7	1.8	2.6	3.0

Fuente: WORLD ECONOMIC FORUM 2012 - 2013 www.economicforum.org

da y del comercio mundial es la forma de transmitir la crisis desde la Zona Euro a Latinoamérica y el Caribe.

- El relajamiento de la política monetaria que favorece una apreciación de las monedas de economías emergentes y en desarrollo que afectan su competitividad, como es el caso Colombiano.

SOMBRA EN EL CASO COLOMBIANO

Los especialistas coinciden en aceptar una desaceleración gradual de la economía colombiana durante el 2012 comparado con el año anterior calificado como sobresaliente. Ello se debe a que las condiciones internas y externas no favorecieron un crecimiento sostenido de la economía que terminó en las cercanías del 4%, principalmente afectada por un bajón en los indicadores de la Industria (debido a los problemas globales de la demanda y de la devaluación del dólar), el sector agropecuario (que alcanzó el 2.6%) y la construcción. El Emisor reaccionó finalmente recortando las tasas de interés que se mantenían altas para aguantar en eventual recalentamiento de la Economía en el primer semestre del 2012. Ya a finales del año la Junta del Banco Central terminó bajando las tasas de interés en un punto.

En cuanto a la infraestructura y disciplinas asociadas, el grupo de expertos de Fedesarrollo reconoce que existen graves problemas con la información, un atraso considerable en la infraestructura necesaria para apoyar la competitividad del país, necesidad de un elevado volumen de inversión y procedimientos más apropiados para el manejo de la inversión en las invitaciones a ofertar. Algunas cifras muestran los niveles de atraso en infraestructura: 1.2 Km de vías pavimentadas por cada 100 Km cuadrados en Colombia frente a 50.3 en Asia del Este. 0.1 Km de vías férreas por cada 100 km cuadrados en Colombia frente a 0.7 Km en Asia del Este y 5.3 TEU por cada 100 habitantes frente a 23.8 TEU en Asia del Este.

De acuerdo con el Foro Económico Mundial FEM la percepción sobre la calidad empeoró en Colombia entre 2006 y 2012 en carreteras, puertos y aeropuertos, excepto en vías férreas. Se reconoce una enorme brecha con países más avanzados en términos de vías pavimentadas y no pavimentadas, en puertos la brecha no es considerable pero están funcionando muy cerca de su capacidad instalada y es necesario considerar las tendencias al crecimiento en el corto y mediano plazo,



Transporte marítimo de carga al granel y carga general, por todo el continente Americano.

www.navesco.com.co

NAVESCO S.A.

en vías férreas la brecha es pequeña cuando se trata de inversiones en proyectos de carga consolidada y en el caso de nuestros aeropuertos no hay atraso significativo pero deben tomarse medidas de precaución por el crecimiento acelerado del volumen de pasajeros.

¿A qué se debe el rezago? Se preguntan los investigadores de Fedesarrollo¹¹: A la fragmentación de la topografía (Colombia: el tercer país más fragmentado del mundo, CCI, 2008), Centros de demanda alejados entre sí y de las costas y fenómenos hidroclimáticos. Por otra parte se debe a los bajos niveles históricos de la inversión pública y la visión de corto plazo de la política fiscal, y poco estímulo a la inversión privada



Imagen: Logo VUCE Ventanilla Única de Comercio Exterior www.mincomercio.gov.co.

Imagen: Logo ANLA Autoridad Nacional de Licencias Ambientales. www.anla.gov.co



en infraestructura hasta la aparición de la Ley de Asociación público privadas el año pasado, cuyos resultados están por verse. Para ponerse a tono con las obras que hacen falta se necesita el 7.8% del PIB de 2010 anualmente durante 10 años de los cuales el 6.8% para dedicarlo a dotaciones y el 1% a mantenimiento. La inversión requerida equivale a U.S. \$ 11.500 millones anuales repartidas así: 20% para cubrir el rezago actual durante 10 años, el 80% para sostener la demanda futura, de los cuales el 40% en mantenimiento de vías existentes y futuras y el 60% en expansión de capital. Con este esfuerzo descomunal de inversión se lograría en los próximos 10 años (el estudio se elaboró en el 2010) pasar de 12.979 Km de vías pavimentadas a

44.335 Km en el 2020. Es bueno recordar que las redes viales secundaria y terciaria constituyen el 90% de las vías del país y son indispensables para el desarrollo rural y la disminución de la pobreza en el campo.

En vías férreas se pasaría de 1.672 Km a 1.723 y en puertos se pasaría de un flujo de 2.058.000 TEU's anuales (Contenedores de 20 pies) en el 2010 a 3.068.000 en el 2020, teniendo en cuenta estrategias de complementariedad) y sustituibilidad entre los medios de transporte (estrategias de transporte multimodal). Finalmente es importante tener en cuenta que la ola invernal 2010-2011 generó pérdidas en la infraestructura nacional de transporte y puertos por Col \$3.375 miles de millones, cifra que como se pudo observar en el presente escrito produjo un serio deterioro de la inversión pública en infraestructura.

Con este reducido balance podemos observar en qué condiciones nos encontramos, cuál es el futuro que nos espera, cómo se puede remediar y qué clase de infraestructura física nos merecemos para garantizar la competitividad de nuestros productos en el mercado global.

Referencias Bibliográficas

- ¹ Colombia: Un aliado estratégico para empresarios internacionales. Presentación de pp., Proexport, sobre fuentes del World Bank, Goldman Sachs y FMI, 2013
- ² Economist Intelligence Unit-EIU, Junio 2011
- ³ Diario La República y Bloomberg.
- ⁴ Doing Business, 2013, Banco Mundial
- ⁵ Encuesta "Opiniones de los inversionistas norteamericanos y europeos sobre las compañías latinoamericanas". J.P. Morgan. 2011.

⁶ Banco de la República. Balanza de Pagos.

⁷ Fuentes Ibarra Luis Fernando, Director de Comercio Exterior. Ministerio de Comercio, Industria, y Turismo. Buenaventura: Un Puerto competitivo y próspero. Presentación pp., 2011

⁸ Álvarez Correa-Glen Cecilia, Ministra de Transporte. Ejecutar es nuestra ruta. Presentación pp. Congreso Nacional de Infraestructura, Cartagena, noviembre de 2012

⁹ Sarmiento Luz Helena, Directora de la ANLA. Ministerio del Medio Ambiente. Panel sobre la Institucionalidad e infraestructura para el cambio Climático, Cámara Colombiana de Infraestructura. Cartagena, Noviembre de 2012

¹⁰ Fedesarrollo: Infraestructura de Transporte: ¿Luz al final del túnel? 9^a Congreso Nacional de Infraestructura. Cámara Colombiana de Infraestructura, Cartagena, noviembre, 2012

¹¹ *Ibíd.* Presentación pp., Diapositiva 16

