

2665-6485 (En línea)

INFORME MENSUAL DE FEDESARROLLO

237

Tendencia Económica



Editorial. El aporte de las concesiones mediante APP en infraestructura de transporte al crecimiento y el bienestar de Colombia

Actualidad. La recuperación del comercio con Venezuela

TENDENCIA ECONÓMICA

237

FECHA PUBLICACIÓN

31 de mayo de 2023

ISSN: 2665-6485 (En línea)

EDITORES

Luis Fernando Mejía

Director Ejecutivo

César Pabón Camacho

*Director de Análisis Macroeconómico
y Sectorial*

OFICINA COMERCIAL

Teléfono: 601 325 9777 Ext: 340

comercial@fedesarrollo.org.co

DISEÑO Y DIAGRAMACIÓN

David Russi Corredor

david.russi@gmail.com



Calle 78 No. 9-91

Bogotá, D.C. Colombia

Tel.: 601 325 9777

comercial@fedesarrollo.org.co

Contenido

1. Editorial:

El aporte de las concesiones mediante APP en
infraestructura de transporte al crecimiento y el
bienestar de Colombia 3

2. Actualidad:

La recuperación del comercio con Venezuela 13

3. Calendario Económico..... 21

Tendencia Económica se hace
posible gracias al apoyo de:



Editorial: El aporte de las concesiones mediante APP en infraestructura de transporte al crecimiento y el bienestar de Colombia¹

Por: Luis Fernando Mejía

**Con la colaboración de César Pabón y Alejandra González*

La infraestructura desempeña un papel fundamental en el impulso de la competitividad de un país, al optimizar los costos logísticos y facilitar la conexión entre las áreas de producción y consumo, lo que tiene un impacto significativo en la actividad productiva y el bienestar social. El sector de infraestructura, en particular, se encuentra altamente interconectado con otras actividades económicas, generando un efecto multiplicador y beneficiando a diversas cadenas de la economía.

En Colombia, la ejecución de proyectos de infraestructura ha contribuido al aumento del bienestar. Durante el siglo XX, la inversión promedio representaba aproximadamente el 1% del Producto Interno Bruto (PIB), cifra que se ha incrementado a cerca del 1,5% del PIB en lo transcurrido de este siglo, permitiendo la construcción de más de 10.000 km de vías principales. Este progreso se atribuye en gran medida al avance institucional que ha replanteado los mecanismos tradicionales de financiación al involucrar el capital privado. Específicamente, las Alianzas Público-Privadas (APP) han sido fundamentales para fomentar la infraestructura al distribuir eficientemente los riesgos y alinear los incentivos entre el sector público y privado.

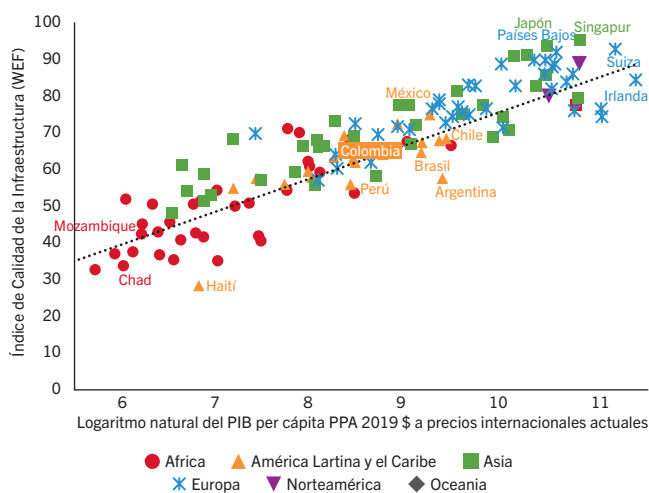
No obstante, la calidad de las vías en Colombia aún presenta un rezago frente a países de ingresos similares. Por ejemplo, el Gráfico 1 muestra la significativa relación entre la calidad de las vías y el ingreso per cápita de los países. Si bien Colombia tiene una puntuación de 63 puntos en calidad de vías, ligeramente por encima de su nivel de ingresos

¹ Para mayor detalle, ver Benavides, J., Pabón C. & González, A. (2023). El aporte de las concesiones mediante APP en infraestructura de transporte al crecimiento y el bienestar de Colombia. Fedesarrollo.

(60 puntos), aún se encuentra por debajo del promedio de los países pares de América Latina y el Caribe (68 puntos; incluye Argentina, Perú, Chile, México, Brasil) y del promedio de los países de ingresos medio altos (66 puntos; según la definición del Banco Mundial²).

Gráfico 1.

Calidad de vías vs Ingreso per cápita 2019



Fuente: Elaboración propia con base en *Global Competitiveness Report* y Banco Mundial.

En este contexto, este artículo *Editorial* resalta la importancia de profundizar en el modelo de Alianzas Público-Privadas (APP) en el sector del transporte como un instrumento crucial para el desarrollo nacional y la reducción de la pobreza en Colombia, debido a su aporte macroeconómico y a su impacto positivo en el bienestar. Además, enfatiza la necesidad de mantener reglas claras en este modelo, garantizando así su sostenibilidad, espe-

cialmente en un contexto de desaceleración económica como el actual.

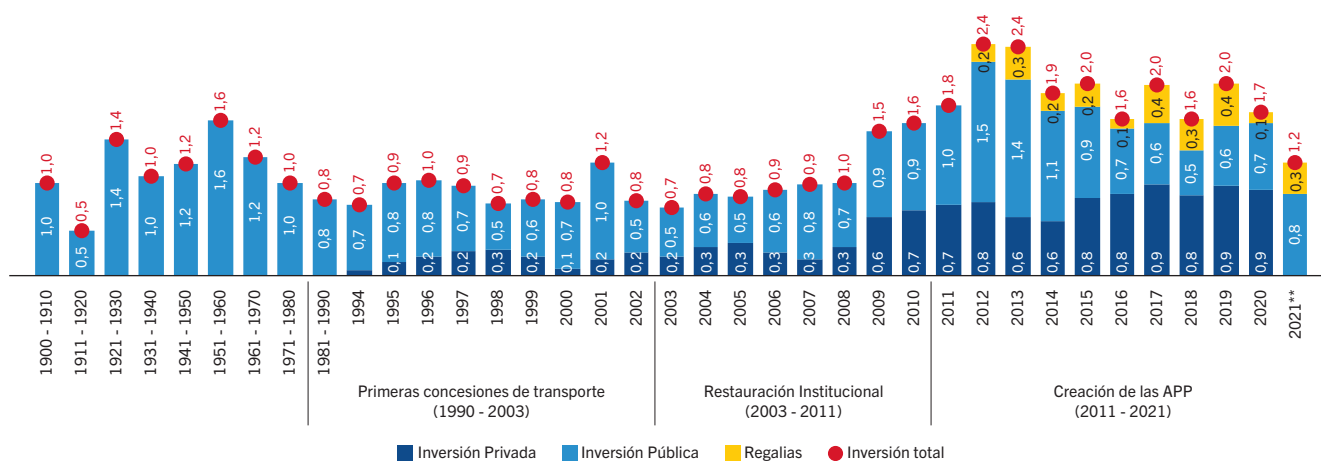
Evolución histórica

Como lo ilustra el Gráfico 2, durante el siglo XX, la inversión en el sector del transporte en Colombia promedió alrededor del 1,0% del Producto Interno Bruto (PIB). Sin embargo, hubo un período excepcional en las décadas de los años 50 y 60, cuando alcanzó el 1,6% del PIB debido a cambios en la estructura económica, un crecimiento urbano más acelerado y una transición demográfica significativa. Hacia finales del siglo, la Ley 80 de 1993 abrió la puerta a la participación del capital privado a través del modelo de APP en el sector del transporte. Desde entonces, se ha observado un notable aumento en la inversión en infraestructura transporte, acercándose en promedio al 1,5% del PIB durante el comienzo del siglo XXI. Es relevante destacar que desde 2011, la inversión total anual se ha mantenido por encima del 1,5% del PIB y alcanzó su punto más alto en 2012, con un 2,4% del PIB invertido en dicho sector.

El aumento en la inversión se ha traducido en un notable desarrollo en la infraestructura de transporte en Colombia. En los últimos 25 años, se han llevado a cabo un total de 56 proyectos viales, se han construido 16 aeropuertos y se han establecido 61 concesiones portuarias, además de 2 concesiones férreas (DNP, 2021). La participación del sector privado en el desarrollo de la infraestructura ha ganado terreno, pasando de representar aproximadamente el 0,2% del PIB en 2002 a alcanzar el 0,9% del PIB en 2019, incluso superando la inversión pública (Gráfico 3). Es importante destacar que la inversión se ha concentrado principalmente en el modo carretero, representando cerca del 90% de la inversión privada y el 75% de la inversión pública.

2 Las economías de ingresos medios altos son aquellas en las que el Ingreso Nacional Bruto (INB) per cápita se situó entre 4.256 y 13.205 dólares, y actualmente comprende 54 países (Banco Mundial, 2023).

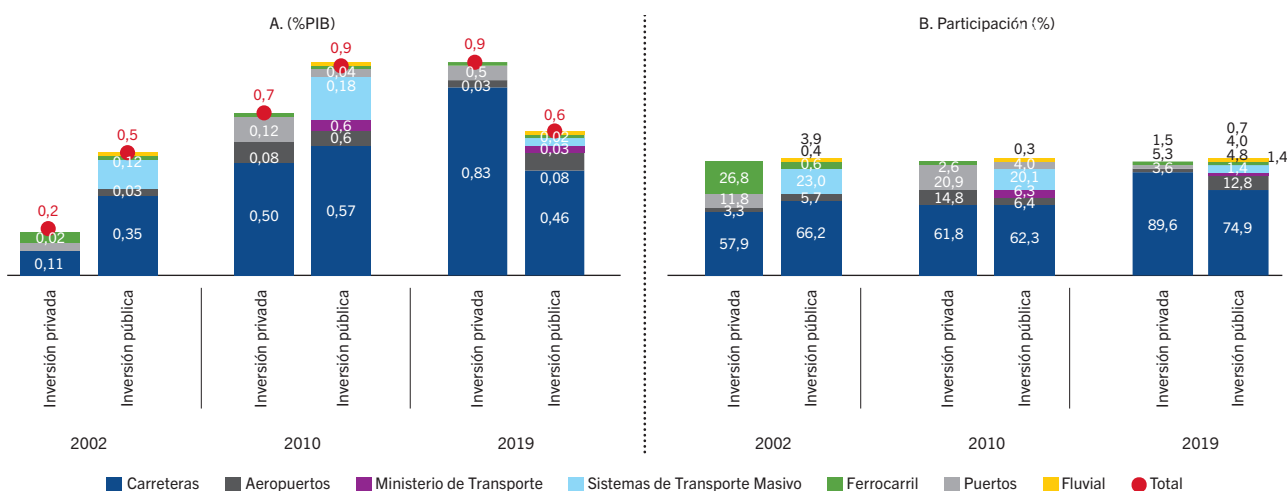
Gráfico 2.
Inversión en infraestructura de transporte en Colombia, 1910-2021*
(% PIB)



Fuente: Alvear (2008) DNP (2020), Banco de la República (2021), Ministerio de transporte (2021), SGR (2021) y MHCP (2022).

*A partir de 2011, los datos de inversión pública se extrajeron del reporte SIIF del MHCP. **No hay información disponible sobre la inversión privada para 2021.

Gráfico 3.
Evolución de la inversión en todos los modos de transporte, 2002-2019



Fuente: DNP (2020).

En general, las Alianzas Público-Privadas (APP) en Colombia han sido fundamentales para la construcción de 10.000 km de vías primarias, proyectos que no habrían sido viables mediante contratos de obra pública debido al limitado espacio fiscal del país. Es importante destacar que estos logros no se han alcanzado de forma automática, sino que son el resultado de mejoras continuas en la institucionalidad del modelo de APP durante las últimas dos décadas, lo que ha permitido atraer mayores inversiones privadas al sector.

La normativa institucional ha sentado las bases para el fortalecimiento de este modelo. Inicialmente, la Ley 80 de 1993 abrió el camino para promover concesiones bajo el esquema de APP, lo cual incluyó avances significativos en los aspectos contractuales, de gestión ambiental y de coordinación interinstitucional. Posteriormente, la Ley 1508 de 2012 eliminó los anticipos, lo que generó un entorno atractivo para atraer inversionistas con experiencia y capacidad financiera para desarrollar proyectos. Además, se estableció que el acceso al cobro de peajes y aportes del presupuesto general estarían sujetos a índices de desempeño. Luego, la Ley 1882 de 2018 promovió la pluralidad de oferentes, fortaleció la transparencia y fomentó la adopción de buenas prácticas, basándose en el aprendizaje diario de las experiencias en la contratación (Ramírez et al., 2021).

Estas herramientas normativas se han complementado con una sólida planificación que ha trazado objetivos claros y una ruta para alcanzarlos. En particular, el Documento CONPES 3760 de 2013 y el Documento CONPES 3800 de 2014 adoptaron la política para el desarrollo de proyectos de la Cuarta Generación de Concesiones bajo el esquema de APP. Asimismo, el Documento CONPES 4060 de 2021 amplió el alcance de las APP a todos los modos de infraestructura de transporte y precisó los cri-

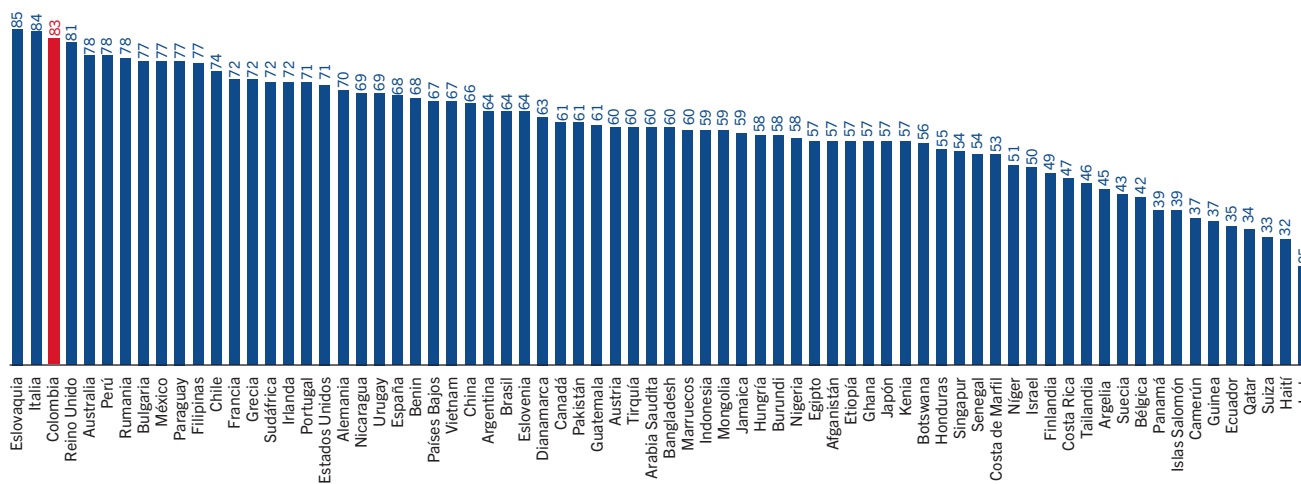
terios de sostenibilidad ambiental, social y de gobierno (ESG) en las concesiones.

Esta planificación ha permitido abordar temas complejos que requieren soluciones a mediano y largo plazo. Un ejemplo de ello es el Plan Maestro de Transporte Intermodal 2015-2016 (PMTI), que estableció una hoja de ruta a largo plazo para el desarrollo de infraestructura de transporte, con el objetivo de impulsar el crecimiento económico mediante la conexión de regiones y centros de producción, de acuerdo con las demandas del comercio exterior. Más recientemente, en 2022 se actualizó el PMTI incorporando un análisis costo-beneficio de cada proyecto en toda la red y en un contexto de toma de decisiones ampliado.

Además, la coordinación efectiva ha sido fundamental para la implementación de estas normas y planes en el sector. Por ello, es destacable la creación de la Comisión de Infraestructura en 2012, la cual definió la ruta para proyectos de infraestructura de transporte con enfoque en las concesiones. Asimismo, en 2019 se estableció la comisión de expertos en infraestructura de transporte, que proporcionó recomendaciones en áreas como la arquitectura institucional, fuentes de financiamiento, alianzas público-privadas y logística, entre otros.

Los avances de Colombia en las APP son notorios y reconocidos a nivel internacional, tanto en el ámbito institucional como en capacidad de estructuración y asignación de riesgos, así como en financiación. Según el Indicador de Comparación de Desarrollo de Infraestructura del Banco Mundial (2020), Colombia se ha consolidado como un referente internacional en la implementación de este esquema. Según este indicador, Colombia ocupa el tercer lugar en el puntaje global de desarrollo de proyectos APP, por encima de países desarrollados como el Reino Unido, Australia, Francia y Alemania (Gráfico 4).

Gráfico 4.
Desarrollo de proyectos APP*



Fuente: Banco Mundial, Benchmarking Infrastructure Development, 2020.

*El puntaje incorpora el promedio simple de 4 variables: i) preparación de APP; ii) adquisición de APP; iii) gestión de Contratos y iv) propuestas no solicitadas.

Virtudes del modelo de APP

La promoción de las APP en infraestructura de transporte ha permitido avances significativos en varios aspectos. En primer lugar, estos proyectos son remunerados a través de peajes y aportes del presupuesto general de la Nación. Con este modelo de concesiones, se establece un sistema de incentivos en el cual el socio privado se compromete a entregar la infraestructura dentro del plazo acordado y cumpliendo con estándares técnicos de desempeño. Este esquema permite una mejor planificación de los recursos públicos y reduce la presión presupuestaria a corto y mediano plazo.

En contraste, el modelo de obra pública se presenta como una alternativa básica cuando el tamaño de los proyectos no justifica los costos asociados a la participación de agentes privados en su estructuración. A diferencia de las APP, en este enfoque tradicional no existe un

incentivo para asegurar la entrega oportuna y dentro del presupuesto original, lo que puede llevar a sobrecostos y retrasos en la ejecución.

En segundo lugar, las concesiones de Cuarta Generación (4G), basadas en la experiencia adquirida con las primeras tres concesiones de carreteras, han introducido el análisis costo-beneficio y el enfoque de valor por dinero mediante la metodología de *project finance*. Las APP generan valor al transferir riesgos al socio privado, especialmente en la financiación del proyecto. En caso de insolvencia, los acreedores no pueden recurrir contra los activos del agente público, sino solo contra los activos del proyecto. Según estimaciones del Banco Mundial (2014), el esquema de APP permite reducir los sobrecostos en un rango del 15 al 50%, gracias a la reducción del tiempo de construcción.

En tercer lugar, el mercado ha mostrado un creciente interés en los proyectos de infraestructura a través de las APP, lo que fomenta la competencia y atrae inversiones sofisticadas y tecnologías innovadoras. Según cifras del Ministerio de Hacienda y Crédito Público (2022), Colombia ha registrado un promedio anual de 121 iniciativas privadas, lo que estimula un mayor número de interesados y proponentes³. Esta competencia no solo ha ejercido presión para reducir los costos, sino que también ha atraído a inversionistas sofisticados que aportan nuevas tecnologías en diseño de ingeniería y gestión.

En cuarto lugar, con el fortalecimiento del modelo de APP se han fomentado y diversificado las estructuras de financiamiento y los instrumentos de deuda que se adaptan mejor a las condiciones de cada proyecto. Esto permite a las empresas financiar de manera más efectiva cada una de las etapas del proyecto. La experiencia obtenida en la ejecución de obras de infraestructura vial ha demostrado la necesidad de establecer una estructura de financiamiento a través del mercado financiero y de capitales. Se ha observado un aumento en la inversión de capital privado, lo que ha permitido una mayor diversificación y participación de diversas fuentes de financiamiento, como bancos internacionales (33%), bancos locales (21%), fondos de deuda (14%) y el mercado de capitales (10%), entre otros (MHCP, 2022).

Finalmente, a medida que este esquema se ha institucionalizado en Colombia, se ha mejorado significativamente la asignación de riesgos, de modo que cada parte asume

los riesgos que está en mejor capacidad de gestionar. Durante las primeras generaciones de APP, el Estado asumió una gran cantidad de riesgos en el contrato. Sin embargo, las lecciones aprendidas en el país han permitido establecer un equilibrio entre los riesgos que asume el concesionario y el sector público, lo cual contribuye a alinear los incentivos (Tabla 1). Uno de los avances más exitosos ha sido la eliminación de los anticipos y su reemplazo por el pago basado en la disponibilidad y el nivel de servicio de la infraestructura, lo que ha corregido algunas prácticas problemáticas del pasado.

Adicionalmente, las concesiones mediante Asociaciones Público-Privadas (APP) han contribuido al crecimiento económico de Colombia a través de los encadenamientos hacia atrás de las obras civiles y la reducción de los costos de transporte, lo que aumenta la competitividad del país y el bienestar social.

Benavides et al. (2023) cuantifican el impacto macroeconómico de la inversión en infraestructura en la economía. En primer lugar, calculan los efectos multiplicadores de las inversiones en infraestructura de transporte en la economía colombiana. Se encuentra que el sector de la construcción se destaca con un multiplicador total de producto de 2,2 por cada peso invertido y un multiplicador de empleo de 20,7 por cada mil millones de pesos invertidos.

En segundo lugar, calculan los multiplicadores para los subsectores de infraestructura de transporte y servicios de transporte. Cada peso invertido en obras civiles se traduce en un aumento de 2,25 pesos en el PIB, 2,46 pesos en salarios y 4,90 pesos en impuestos. Esto se debe a que el sector de obras civiles es ampliamente requerido por otros sectores, mientras que el sector de servicios de transporte demanda una gran cantidad de insumos del resto de la economía y es esencial para la dinámica de otros sectores.

³ Según Ministerio de Hacienda y Crédito Público (2022), en los proyectos 4G se presentaron en promedio 2,5 proponentes por proyecto. Cabe destacar el caso del proyecto de Accesos Cali-Palmira, en cual se registraron un total de 8 proponentes, marcando el número más alto de interesados en la historia de Colombia.

Tabla 1.
Evolución en la asignación de riesgos por generación de carreteras

	1a. Generación - 1993	2a. Generación - 1997	3a. Generación - 2008	4a. Generación - 2013
Riesgo de construcción				
Peajes e incremento tarifario	Público	Público	Público	Público
Diseño y construcción	Público / Privado	Privado	Privado	Privado
Predial	Público	Público	Público*	Público / Privado*
Cambio tributario	Privado	Privado	Privado	Público / Privado
Riesgo de mercado				
Tráfico	Público	Privado	Público	Público
Riesgo medioambiental/Otro				
Ambiental	Público	Público	Público*	Público / Privado*
Fuerza mayor no asegurable	Público	Público	Público	Público
Riesgo financiero				
Financiación	Privado	Privado	Privado	Privado
Anticipos (entrega contra disponibilidad)	Público	Público	Público	Privado

Fuente: Elaboración propia con base en documentos CONPES DNP.

El símbolo “*” indica que los costos son asumidos parcialmente.

En tercer lugar, utilizando la metodología de Mejía y Delgado (2020) estiman el impacto en el crecimiento económico, la tasa de desempleo y la pobreza de los proyectos de infraestructura. Los resultados indican que el incremento esperado del 0,7% del PIB en la inversión en infraestructura durante los próximos 10 años generaría un aumento de 1 punto porcentual en la tasa de crecimiento económico, reduciría la tasa de desempleo en 0,8 puntos porcentuales y disminuiría la tasa de pobreza en 0,6 puntos porcentuales.

Finalmente, los autores encuentran que la falta de inversión en infraestructura vial tiene un impacto significativo en la economía. En un escenario optimista con la finalización de los proyectos 4G pero con retrasos en los proyectos 5G, se estima que el crecimiento a largo plazo será 0,4 puntos porcentuales por debajo del potencial.

En un escenario pesimista que considera retrasos en ambos tipos de proyectos, se proyecta una disminución de 0,6 puntos porcentuales frente al crecimiento potencial.

En conclusión, las APP ofrecen diversos beneficios en términos de optimización de riesgos y costos, fortalecimiento financiero y competencia, así como efectos multiplicadores positivos en la economía colombiana, que se traducen en crecimiento económico, generación de empleo y reducción de la pobreza. Las concesiones a través de las APPs, la ejecución de obras civiles y la prestación de servicios de transporte son elementos fundamentales en este proceso, ya que impulsan el desarrollo de otros sectores y contribuyen a mejorar la competitividad del país.

Riesgos

En los últimos meses, la inversión privada en proyectos de APP en Colombia ha enfrentado desafíos debido a la incertidumbre generada por las medidas adoptadas por el gobierno. El 16 de enero de 2023, el Ministerio de Transporte emitió el Decreto 0050 de 2023, que establece el congelamiento de los valores de los peajes en las estaciones de cobro del Instituto Nacional de Vías (INVIAS) y la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) durante todo el año. Para cubrir los compromisos derivados de este decreto, la ANI utilizará los recursos de la subcuenta de infraestructura del Fondo de Contingencias de las Entidades Estatales.

Según los cálculos realizados por Benavides et al. (2023), esta medida tendrá un impacto negativo en los proyectos y aumentará los costos para el gobierno. En este análisis, se esperaba un aumento del 13% en los peajes este año, acorde a la inflación del cierre de 2022. Para 2024, se estima un incremento aproximado del 23% (calculado como $(1+13\%) * (1+8,5\%) - 1$). Si los peajes solo aumentarían un 8,5% en 2024 y luego se mantuvieran indexados anualmente sin corregir la discrepancia del 13% de 2023, se generarían déficits permanentes para los concesionarios.

En total, se estima que el déficit a favor de los concesionarios sería de \$0,8 billones en 2023, acumulando un total de \$1,8 billones hasta 2024, \$7,6 billones hasta 2030 y alcanzando cerca de \$13,8 billones al año 2040. Actualizar los valores en un solo año para compensar esta discrepancia tendría poca viabilidad política y requeriría que el Estado asumiera una obligación adicional para cubrir estos recursos.

Además del impacto fiscal, esta decisión ha socavado la confianza entre las iniciativas privadas y el sector público, que es fundamental para el éxito de la implementación de proyectos de infraestructura en el país. Sin esta confianza, el futuro de estos proyectos está en riesgo. Es aún más preocupante considerando que la infraestructura adquiere una mayor relevancia en momentos de desaceleración económica, como el actual, donde se proyecta un crecimiento de apenas el 1,5% para este año, y en el que las obras civiles continúan con un rezago del 42% frente a los niveles observados en la prepandemia.

Estos resultados son preocupantes debido a su impacto en el crecimiento económico, la generación de empleo y la reducción de brechas. Por ello, es necesario abordar estos desafíos y promover un entorno propicio para la inversión privada en proyectos de infraestructura. La confianza y la colaboración entre el sector público y privado son fundamentales para impulsar el desarrollo de la infraestructura en Colombia y aprovechar su potencial para el crecimiento económico sostenible. Además, es esencial establecer mecanismos claros y consistentes para los acuerdos entre el sector público y el sector privado, de manera que se eviten desacuerdos y se brinde mayor seguridad financiera a los concesionarios privados.

Mensajes finales

A pesar del rezago histórico en el desarrollo de carreteras en Colombia, el país ha experimentado un notable aumento en la inversión en infraestructura en las últimas décadas. Mientras que en el siglo XX la inversión promedio representaba alrededor del 1% del PIB, en este siglo ha aumentado a un promedio de cerca del 1,5%. Este incremento ha sido impulsado por las APP, que han permitido la construcción de aproximadamente 10.000 km de vías primarias, que de otra manera no se habrían realizado.

El modelo de concesiones ofrece ventajas significativas en comparación con el modelo público, ya que permite una asignación eficiente de riesgos, reduce los sobrecostos y los retrasos, y alivia la presión sobre el presupuesto del Estado. Además, Colombia se ha convertido en un referente internacional en la implementación de las APP, gracias a los avances en la normativa, la planificación y la coordinación. Estos avances también tienen un impacto importante en la producción, el empleo y la reducción de la pobreza, ya que la inversión en infraestructura de transporte tiene efectos multiplicadores significativos.

No obstante, la institucionalidad de las APP todavía enfrenta desafíos que deben abordarse. En los últimos meses, ha surgido una gran incertidumbre en relación con las señales y anuncios del gobierno que podrían afectar la estabilidad a mediano y largo plazo de este modelo. Un ejemplo de ello es la congelación de las tarifas de los peajes mediante el Decreto 050 de enero de 2023. Esta medida podría generar una contingencia fiscal de alrededor de \$13,8 billones en los próximos años, que es el monto estimado del déficit a largo plazo a favor de los concesionarios, lo cual también impactaría las finanzas del Estado.

En este contexto, Fedesarrollo hace un llamado a mantener la claridad en las reglas de juego para garantizar la sostenibilidad del modelo de APP. Los cambios en la congelación de las tarifas de peajes, acompañado de incertidumbres en los acuerdos previstos, podrían indicar la intención de regresar a un modelo de obra pública con menor participación del capital privado.

El desmantelamiento del modelo de APP tendría consecuencias negativas, como la reducción de la disponibilidad de infraestructura de transporte de buena calidad, dado que no hay suficiente espacio fiscal para sustituir las APP por obras públicas a corto plazo. Además, aumentaría los costos generales del transporte, disminuiría la velocidad de crecimiento del PIB y empobrecería a la mayoría de la población debido a la reducción del comercio regional e internacional y al mayor costo de la movilidad de los pasajeros.

Referencias

ALVEAR, J. (2008). Historia del Transporte y la Infraestructura en Colombia (1942-2007). Imprenta Nacional de Colombia.

ANI (2023). Contrato general de Concesiones bajo el esquema de APP. Disponible en: https://www.ani.gov.co/sites/default/files/u233/contrato_parte_general_4g_1.docx

BANCO MUNDIAL. (2014). Asociaciones Privadas-Público de Guía Referencia en: <https://blogs.worldbank.org/opendata/new-world-bank-country-classifications-income-level-2022-2023>

- BANCO MUNDIAL. (2023). New World Bank country classifications by income level: 2022-2023. Disponible en: <https://blogs.worldbank.org/opendata/new-world-bank-country-classifications-income-level-2022-2023>
- BENAVIDES, J. (2021). “La infraestructura en Colombia: balance, prospectiva y recomendaciones en TIC, electricidad, gas y transporte,” Libros Fedesarrollo 019950, Fedesarrollo.
- BENAVIDES, J., PABÓN C. & GONZÁLEZ, A (2023). El aporte de las concesiones mediante APP en infraestructura de transporte al crecimiento y el bienestar de Colombia. *Fedesarrollo*.
- CÁMARA COLOMBIANA DE INFRAESTRUCTURA (2022). Capital privado: clave para el desarrollo.
- CÁRDENAS, M. ET AL. (2005). La infraestructura de transporte en Colombia. Fedesarrollo.
- COMISIÓN DE EXPERTOS EN INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE. (2019). Informe de la Comisión de Expertos en Infraestructura de Transporte.
- DANE. (2017). Matriz Insumo Producto.
- DNP. (2020). Archivo de Excel facilitado por la Dirección de Infraestructura y Energía Sostenible.
- DNP. (2021). CONPES 4060. Política para el desarrollo de proyectos de infraestructura de transporte sostenible: Quinta generación de concesiones bajo el esquema de APP.
- MEJÍA, L. F. Y M. E. DELGADO. (2020). Impacto macroeconómico y social de la inversión en Infraestructura en Colombia 2021-2030. Fedesarrollo.
- MINISTERIO DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO (2022). Revista Infraestructura. 1ª Edición. Disponible en: https://www.minhacienda.gov.co/webcenter/ShowProperty?nodeld=%2FConexionContent%2FWCC_CLUSTER-197174%2F%2FidcPrimaryFile&revision=latestreleased
- MINISTERIO DE TRANSPORTE (2022). Transporte en cifras 2019 y 2021.
- RAMÍREZ-GIRALDO, M. T., COLLAZOS-GAITÁN, M. M., GARCÍA-GARCÍA, J., HAHN-DE CASTRO, L., MELO-BECERRA, L. A., MONTENEGRO-TRUJILLO, A., ... & ZÁRATE-SOLANO, H. (2021). La inversión en infraestructura de transporte y la economía colombiana. Revista Ensayos Sobre Política Económica; No. 99, mayo 2021. Pág.: 1-134.
- STEER-FEDESARROLLO. (2022). Plan Maestro de Transporte Intermodal 2022.

Actualidad: La recuperación del comercio con Venezuela

**Con la colaboración de César Pabón, Nicolás Montoya y Carlos Ayala.*

A lo largo del siglo, las relaciones diplomáticas y comerciales entre Colombia y Venezuela han experimentado un deterioro, a pesar de los sólidos vínculos históricos y culturales que existen entre ambas naciones, así como de compartir una extensa frontera de más de dos mil kilómetros. Este deterioro se ha debido principalmente a las diferencias políticas entre sus respectivos gobiernos, la interferencia del conflicto armado colombiano en el territorio venezolano y la profunda crisis económica y humanitaria que ha afectado al país vecino. Como resultado, Venezuela ha pasado de ser el segundo socio comercial más importante para Colombia durante el auge del comercio entre ambas naciones en 2007, representando el 17,4% del total de las exportaciones, a contribuir apenas con un 0,5% en 2019, año en que tuvo lugar el último cierre fronterizo.

En este contexto, durante su campaña, el presidente Gustavo Petro anunció como una de sus principales metas el restablecimiento del intercambio económico y la diplomacia bilateral con Venezuela. Esta promesa comenzó a materializarse el 12 de agosto del año pasado, a través de un canje de notas diplomáticas, y posteriormente, el 26 de septiembre, con la reapertura de los siete pasos fronterizos terrestres, permitiendo así la plena reactivación del flujo de personas y transporte de carga entre ambos países.

De hecho, ya se evidencia un notable impulso en las exportaciones de Colombia hacia Venezuela, lo cual confirma que esta aspiración no es solo un deseo, sino una realidad en la actualidad. Sin duda, esta oportunidad puede convertirse en un importante motor para impulsar las exportaciones no tradicionales y diversificar el entramado productivo. Además, la reactivación tendrá impactos regionales significativos, como el fortalecimiento de la economía de Norte de Santander. No obstante, para materializar estos objetivos, es necesario actualizar y establecer un marco jurídico sólido que facilite la integración económica y garantice un sistema de pagos adecuado.

En este artículo de *Actualidad*, se analiza la recuperación de la relación bilateral con Venezuela, centrándose en el comercio de mercancías entre ambos países, ya que será el canal de comunicación con mayor impacto tras la reapertura de los pasos fronterizos. Asimismo, se identifican las oportunidades y desafíos que han surgido después de siete meses de reactivación comercial.

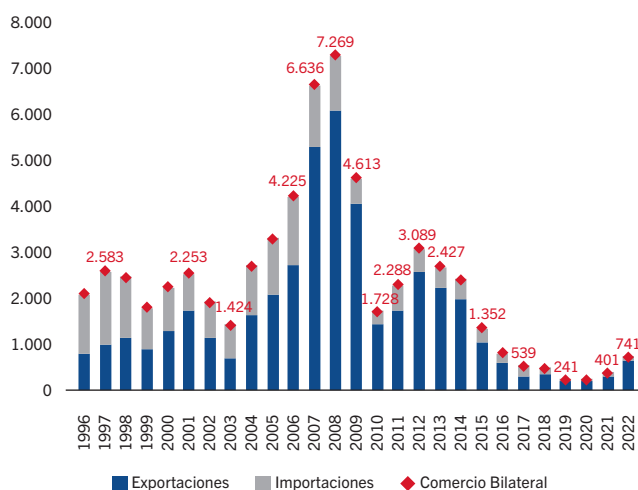
Evolución histórica de la relación bilateral

Durante la primera década del siglo, el comercio entre Colombia y Venezuela experimentó un crecimiento significativo, alcanzando su punto máximo en 2008 con un valor de US\$ 7.269 millones. No obstante, a partir de ese año surgieron tensiones diplomáticas que llevaron a un deterioro en la relación comercial durante 2009 y 2010. Aunque hubo una mejora temporal entre 2011 y 2012, la crisis económica venezolana y el cierre de la frontera en 2015 generaron un fuerte impacto negativo en el comercio bilateral. En 2019, el comercio cayó drásticamente, acumulando apenas US\$ 241 millones, una cifra 30 veces inferior a la observada en 2008 (Gráfico 1).

Este fenómeno se refleja en la participación de los principales socios comerciales en las exportaciones totales de Colombia (Gráfico 2). Históricamente, Venezuela se posicionó como el tercer socio comercial más importante del país, después de Estados Unidos y la Unión Europea. Incluso llegó a ocupar la segunda posición durante el auge del comercio en 2007 y 2008, representando el 17,4% y el 16,5% del total de las exportaciones, respectivamente. Sin embargo, las fricciones políticas y comerciales entre 2008 y 2010 redujeron significativamente la importancia comercial de Venezuela en la canasta exportadora colombiana. En 2011, su participación descendió abruptamente al 3,0% del total, y posteriormente, en 2019, se desplomó al 0,5%, debido al colapso económico del país

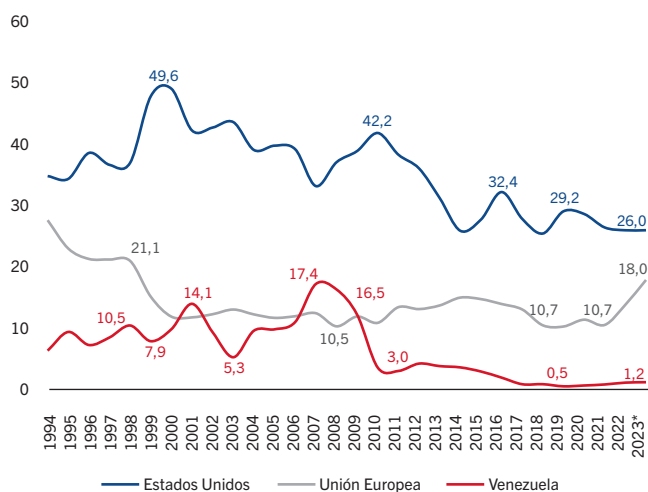
vecino y los múltiples cierres de la frontera que tuvieron lugar durante ese período.

Gráfico 1.
Comercio bilateral con Venezuela
(Millones de dólares)



Fuente: DANE. Elaboración Fedesarrollo.

Gráfico 2.
Participación de los principales socios comerciales en las exportaciones totales
(%)



Fuente: DANE. Elaboración Fedesarrollo. * Año corrido hasta marzo.

Las tensiones entre ambos países no solo afectaron el volumen de las exportaciones, sino también la composición de los productos exportados: los productos de la industria automotriz dejaron de tener un papel predominante, siendo reemplazados por alimentos y ganado. En efecto, según Obando (2019), en los años 2005 y 2006 los principales productos exportados incluían automóviles (20%), productos químicos (14%), alimentos (13%) y ganado (9%). Luego, durante el bloqueo comercial de Venezuela a Colombia en 2009, las exportaciones se basaron principalmente en carne bovina (15%), productos químicos (5%) y papel higiénico (4%). Finalmente, en 2014, los principales productos exportados fueron alimentos (20%), productos químicos (17%) y plásticos y cauchos (8%).

En cuanto a las importaciones, en 2008 éstas se explicaban principalmente por la adquisición de fundición de hierro y acero, representando el 43% del total. Le seguían los productos químicos orgánicos, con un 11,2% del total, seguidos por el aluminio y sus manufacturas (6,8%) y los productos de la industria química (6,5%). Históricamente, las importaciones de combustibles y aceites minerales provenientes de Venezuela desempeñaron un papel importante, con una participación del 5,9% en 2008 y el 15,3% en 2015.

Es relevante destacar que, en este contexto, la balanza comercial ha sido favorable, con las exportaciones hacia Venezuela siempre superando las importaciones. En 2008, se alcanzó un superávit máximo de US\$ 4.930 millones. Además, es importante mencionar que las fluctuaciones en la balanza comercial han sido principalmente impulsadas por los cambios en las exportaciones, mientras que las importaciones se han mantenido relativamente constantes, oscilando entre US\$ 700 millones y US\$ 1.500 millones.

Como es natural, estas dinámicas también tuvieron un impacto en los flujos de inversión entre ambos países. Dos eventos clave que influyeron en estos flujos de inversión fueron las políticas de control de cambios y la expropiación y nacionalización de empresas privadas ocurridas en Venezuela. Esto provocó una considerable liquidación de las inversiones colombianas en Venezuela desde 2003 hasta 2008, seguida de una recuperación en 2009 y 2010 debido al auge petrolero que benefició a la economía venezolana. Sin embargo, posteriormente, las inversiones se mantuvieron en niveles bajos y negativos en años posteriores (Gráfico 3). Es importante destacar que en 2011 hubo una drástica salida de inversión colombiana, equivalente a US\$ 150 millones, como resultado de la salida de Venezuela de la Comunidad Andina (CAN), lo que debilitó el marco jurídico de exención arancelaria. Además, se sumó la alta deuda acumulada a exportadores colombianos generada por las dificultades de pago causadas por el control cambiario¹.

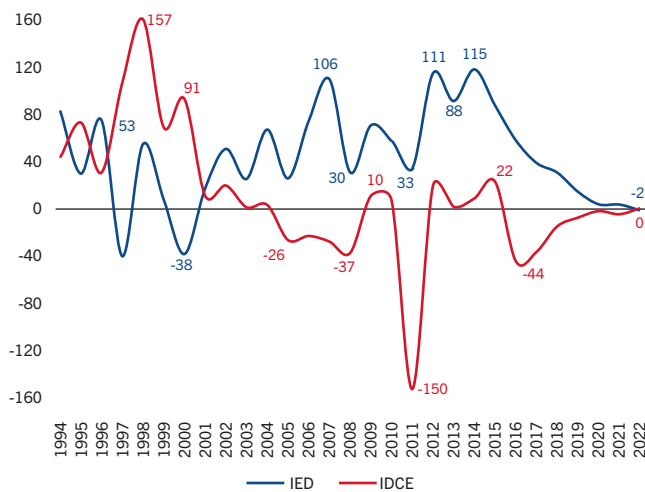
En contraste, la inversión extranjera directa (IED) de Venezuela en Colombia ha seguido un patrón distinto, mostrando flujos constantes de capital desde el año 2001, lo cual indica que en general se consideraba a Colombia como un entorno más seguro para la inversión privada (Gráfico 3). Destaca el nivel alcanzado en 2007, antes del inicio de la crisis diplomática, con entradas netas de capital equivalentes a US\$ 106 millones. Sin embargo, es importante señalar que estas entradas representaban apenas el 1,20% de la IED total en el país para ese año. Por otro lado, el año 2011 evidencia una notable disminución en la inversión debido a la salida de Venezuela de la Comunidad Andina (CAN), mientras que entre 2012 y

1 La deuda a empresarios colombianos alcanzó su punto más alto en 2011, ubicándose en US\$ 1.100 millones. Actualmente, se estima que la deuda alcanza un monto de US\$ 300 millones.

2014 se registraron altas entradas netas de capital como resultado de una mejora en las relaciones diplomáticas. Finalmente, se observa cómo ambos flujos de inversión convergen a cero a partir de 2016, lo que refleja la ruptura total de la relación comercial entre ambas naciones.

Gráfico 3.

Balance de flujos de inversión directa entre Colombia y Venezuela
(Millones de dólares)



Fuente: Banco de la República. Elaboración Fedesarrollo.

Nota: Un balance negativo implica una mayor salida que entrada de flujos de inversión. La IED hace referencia a la inversión directa de Venezuela en Colombia, mientras que la IDCE hace referencia a la inversión directa de Venezuela en Colombia.

Reapertura de la frontera

El 26 de septiembre del año pasado se produjo la reapertura de la frontera entre Colombia y Venezuela, lo que ha tenido un impacto significativo en el comercio bilateral, tanto en exportaciones como en importaciones. Durante el año 2022, el intercambio entre ambos países alcanzó los US\$ 741 millones, lo que representa un aumento del 84,8% en comparación con el año 2021 (US\$ 401 mi-

llones). Además, en los primeros dos meses de 2023, el comercio ascendió a US\$ 116 millones, lo que significa un incremento del 49,6% en comparación con el mismo período del año anterior (US\$ 78 millones) y un aumento del 210,0% en comparación con enero y febrero de 2021 (US\$ 37 millones).

En particular, las exportaciones de Colombia hacia Venezuela han experimentado un notable impulso. Al analizar el período desde la reapertura de la frontera, se observa que en el cuarto trimestre de 2022 se realizaron ventas externas por un valor de US\$ 175 millones, lo que representa un aumento del 61,1% en comparación con el mismo período de 2021. Asimismo, en el primer trimestre de 2023, las ventas externas ascendieron a US\$ 145 millones, lo que equivale a un incremento del 32,9% en comparación con el mismo período de 2022.

Al desglosar estos resultados, se puede observar que los productos plásticos y sus manufacturas son la categoría con mayor participación, representando el 17,4% del total. Le siguen las grasas y aceites animales o vegetales, con un 8,9%, y los azúcares y artículos de confitería, con un 8,4%. Por otro lado, la categoría de combustibles y aceites minerales, que constituyó el 54,7% de las exportaciones totales del país en 2022, representó apenas un 3,9% de las exportaciones hacia Venezuela. Estos datos muestran que la tendencia histórica de vender productos no tradicionales a Venezuela persiste incluso durante la reactivación comercial.

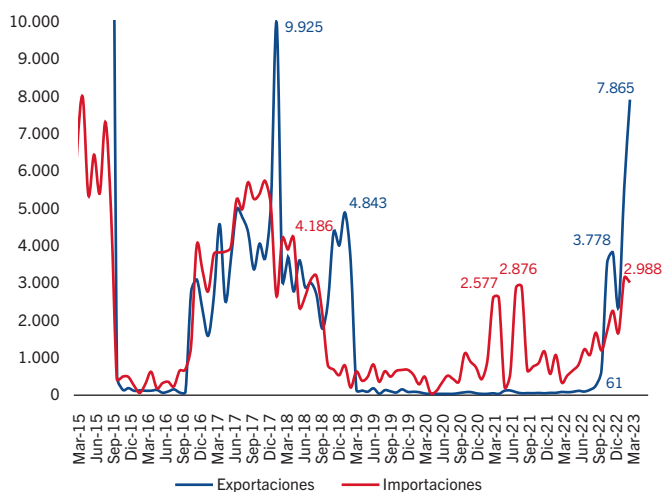
Es importante destacar también los efectos que se están observando en las diferentes regiones del país. La reactivación del comercio con Venezuela representa una importante oportunidad de crecimiento para Norte de Santander, departamento que históricamente representaba un 20% de las exportaciones hacia dicho país du-

rante el auge comercial de 2008 (US\$ 1.202 millones), cifra que disminuyó drásticamente a US\$ 26 millones en 2015. Durante el primer trimestre de 2023, este departamento ya ha exportado US\$ 16 millones, experimentando un crecimiento del 172% en comparación con el mismo período de 2022. El gráfico 4 muestra la evolución de la aduana de Cúcuta, donde se observa una importante reactivación desde la reapertura de la frontera, pasando de exportar US\$ 61 mil dólares en julio de 2022 a US\$ 7,87 millones de dólares en marzo de 2023, una cifra que no se había observado desde 2015 antes del cierre de la frontera, exceptuando el dato atípico de enero de 2018 (US\$ 9,93 millones de dólares).

Gráfico 4.

Flujo comercial aduana de Cúcuta

(Miles de dólares)



Fuente: DANE. Elaboración Fedesarrollo.

Más aún, se evidencia que Venezuela puede representar un impulso importante para otras regiones del país. Durante 2022 y lo corrido de 2023, las mayores ventas externas a Venezuela se realizaron desde Bogotá, con un valor de US\$ 156 millones (20,1% del total exportado a dicho país), Atlántico, con US\$ 107 millones intercam-

biados (13,7% del total) y Valle del Cauca, con US\$ 84 millones comerciados (10,9% del total). Además, durante el mismo periodo las exportaciones a este país han ganado progresivamente una mayor participación en el total exportado de cada departamento, representando el 3,2% de las ventas externas de Bogotá, 3,6% del Atlántico y 3,0% del Valle del Cauca.

Aunque en menor medida que las exportaciones, las importaciones también han presentado una importante mejoría recientemente. En 2022, se importaron desde Venezuela mercancías por un valor de US\$ 108 millones, representando un aumento de 56,1% respecto a los US\$ 69 millones importados en 2021. Durante los primeros tres meses de 2023 las importaciones ascienden a un valor de US\$ 42 millones, un incremento de 159% frente al mismo periodo de 2022. Los tipos de bienes que mayoritariamente se importaron durante 2022 fueron principalmente abonos (15,8%), sal (12,1%), productos químicos orgánicos (9,9%) y aluminio y sus manufacturas (9,3%).

Oportunidades y desafíos

Tal como lo señaló la Misión Internacionalización (Departamento Nacional de Planeación, 2021), Colombia aún exporta solo el 70% de su potencial considerando el tamaño de su territorio y población. Por lo tanto, el restablecimiento del comercio con Venezuela representa la oportunidad de recuperar a uno de los principales aliados históricos y estratégicos del país, lo que impulsaría significativamente el comercio bilateral. El Gobierno nacional tiene la expectativa de que el intercambio comercial con Venezuela alcance entre US\$ 1.600 millones y US\$ 1.800 millones en 2023 (Ministerio de Comercio, 2023). Estas cifras representan una meta ambiciosa en un contexto de desaceleración económica a nivel mundial, ya que, para lograrlo, tanto las exportaciones como las im-

portaciones hacia Venezuela deberán crecer alrededor del 120% durante el año. Si bien el crecimiento de las importaciones parece factible, dado que experimentaron un aumento del 159% en el primer trimestre de 2023, el crecimiento de las exportaciones presenta mayores desafíos, ya que solo mostraron un incremento del 33% en el mismo período.

Además, esta situación brinda la oportunidad de diversificar la canasta exportadora del país, que ha dependido en gran medida de las exportaciones de combustibles y productos de la industria extractiva, representando cerca del 57% de las exportaciones en los últimos años y el 31,5% de la Inversión Extranjera Directa. En contraste, el sector manufacturero ha experimentado una disminución, pasando del 36% en 2006 al 18% en 2022. La dependencia de los hidrocarburos hace que el país sea altamente vulnerable a las fluctuaciones en los precios internacionales de las materias primas. Una caída abrupta en los precios tendría un impacto significativo en los ingresos en divisas, el tipo de cambio y las finanzas públicas.

Ante esta situación, el gobierno nacional ha buscado diversificar la matriz exportadora. En este contexto, Venezuela emerge como un aliado comercial estratégico para las mercancías colombianas. La economía venezolana ha generado una demanda de productos químicos, alimentos y manufacturas provenientes de Colombia. Por lo tanto, la normalización de las relaciones comerciales representa una oportunidad para fortalecer las compras externas de estos sectores. En cuanto a las importaciones, se destaca la importancia de los insumos, como los abonos, que son esenciales para el sector agrícola. Además, las importaciones de combustibles han recuperado su participación histórica, lo que puede reducir los costos en toda la cadena productiva en Colombia.

Esta reapertura comercial también puede tener un gran impacto a nivel local y actuar como un catalizador del empleo regional. Las regiones limítrofes, como Norte de Santander, son candidatas naturales para beneficiarse de esta situación. Desde la apertura de la frontera, las exportaciones desde la aduana de Cúcuta han aumentado significativamente, alcanzando niveles mensuales que no se observaban desde 2015 antes del cierre de la frontera. Sin embargo, como se mencionó anteriormente, esto también tiene implicaciones en regiones como Bogotá, Cali y Atlántico, lo que puede fortalecer el aparato productivo en estas áreas y generar efectos multiplicadores en empleo y bienestar.

No obstante, alcanzar estos objetivos no será automático y requerirá superar una serie de barreras que dificultan la plena consolidación del comercio entre ambas naciones. Durante el período de 2003 a 2011, el gobierno venezolano acumuló importantes deudas con los empresarios colombianos, llegando a un máximo de US\$ 1.100 millones. Esto generó un alto riesgo de incumplimiento de pagos debido a las tensiones políticas y la destrucción de los canales legales para regular los pagos. Por lo tanto, existe una gran desconfianza entre los empresarios colombianos, quienes no encuentran un sistema legal confiable para realizar operaciones comerciales.

Relacionado con lo anterior, en el pasado se acordaron importantes acuerdos como el Acuerdo de Complementación Económica N°56 (2002) y N°59 (2004), los cuales establecían la creación de un área de libre comercio entre los miembros de la CAN y el MERCOSUR, eliminando aranceles y barreras comerciales. Sin embargo, con la salida de Venezuela de la CAN y el conflicto diplomático con Colombia, estos canales dejaron de operar, por lo que es necesario establecer una regulación comercial vigente que brinde confianza a los empresarios. El gobier-

no actual ha aprovechado la buena relación diplomática con Venezuela para firmar el Acuerdo para la Promoción y Protección de la Inversión fronteriza, así como para revisar el Acuerdo de Alcance Parcial de Naturaleza Comercial N°28².

Sin embargo, sigue siendo necesario establecer un sistema de pagos confiable entre ambos países, lo cual se ve comprometido por las sanciones económicas impuestas a Venezuela. Aprovechar los beneficios acordados implica asegurar el pago efectivo por las mercancías y evitar problemas de deuda anteriores. Ambos gobiernos deben seguir trabajando para recuperar la confianza de los empresarios, de modo que se puedan aprovechar los beneficios del comercio entre Venezuela y Colombia.

Por último, es importante tener en cuenta que la economía venezolana está altamente dolarizada debido a la fuerte inflación experimentada en años anteriores, con los ciudadanos adquiriendo dólares en el mercado negro. Además, la fuerte depreciación del peso colombiano frente al dólar durante 2022 crea incentivos para el contrabando de exportaciones colombianas hacia Venezuela. Por lo tanto, es fundamental que el Gobierno aborde este problema para evitar la pérdida de ingresos fiscales y las dificultades para las empresas colombianas al competir con productos ilegales de muy bajo costo.

2 El Acuerdo para la Promoción y Protección de la Inversión fronteriza y la revisión del Acuerdo de Alcance Parcial de Naturaleza Comercial N°28 tienen el objetivo de crear beneficios arancelarios y comerciales para facilitar el comercio bilateral. Actualmente, el acuerdo se encuentra en proceso de trámite legislativo en Colombia y Venezuela, luego del cual restaría únicamente la formalización ante la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) para que entre en vigencia.

Mensajes finales

El restablecimiento del comercio con Venezuela ha arrojado resultados positivos tras la reapertura de la frontera. En 2022, se registró un notable crecimiento del comercio bilateral del 84,9% en comparación con 2021, alcanzando un nivel de US\$ 741 millones, una cifra que no se veía desde 2016 cuando el comercio alcanzó los US\$ 804 millones. Este incremento se debe en gran parte a un aumento del 90,9% en las exportaciones, que han mostrado un dinamismo considerable desde la reapertura, lo que indica una lenta pero gradual recuperación económica en Venezuela. Es importante destacar que durante 2022 y lo que va del 2023, las exportaciones a Venezuela han seguido la tendencia histórica de productos no tradicionales, lo que brinda una amplia oportunidad para que el gobierno avance en la diversificación de la economía, uno de sus principales objetivos.

Sin embargo, persisten importantes desafíos derivados del conflicto diplomático y comercial entre ambos países, así como de la crisis económica y política experimentada por Venezuela. Para lograr una plena restitución del intercambio comercial con este país, es necesario llevar a cabo una reestructuración y consolidación de un marco jurídico sólido, que permita reconstruir la eficiencia del comercio a través de la simplificación de los trámites aduaneros, lo cual se vio afectado por la salida de Venezuela de la Comunidad Andina (CAN). En este sentido, ambos gobiernos han avanzado en la actualización del Acuerdo de Alcance Parcial N°28, el cual se regirá bajo el marco de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) y se espera su publicación en las próximas semanas. Además, las sanciones financieras impuestas por Estados Unidos a Venezuela representan un desafío importante para la consolidación de un sistema de pagos confiable, lo cual genera desconfianza en el empresaria-

do colombiano debido a la acumulación de una deuda de aproximadamente US\$ 300 millones con exportadores colombianos desde 2003.

Se concluye que, aunque la reapertura del comercio con Venezuela ha mostrado resultados positivos y abre pers-

pectivas prometedoras para la diversificación de la economía colombiana, aún se requiere superar obstáculos significativos para lograr un restablecimiento pleno y sostenible de las relaciones comerciales entre ambos países.

Referencias

- BANCO DE LA REPÚBLICA. (2023). *Inversión directa*. <https://www.banrep.gov.co/es/estadisticas/inversion-directa>
- BANCO DE LA REPÚBLICA. (2023). *Remesas de trabajadores*. <https://www.banrep.gov.co/es/estadisticas/remesas>
- DANE (10 de mayo de 2023). *Comercio exterior*. <https://www.dane.gov.co/index.php/categoria-economicas/20-comercio-exterior/14-comercio-exterior>.
- DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN. (2021). *Informe final misión de internacionalización*. https://www.dnp.gov.co/LaEntidad/misiones/mision-internacionalizacion/Documents/Informe_Espanol/Informe_Final_Mision_Internacionalizacion.pdf
- MINISTERIO DE COMERCIO, INDUSTRIA Y TURISMO. (10 de mayo de 2023). *Apertura de la frontera para carga entre Colombia y Venezuela, Noticias*. <https://www.mincit.gov.co/mincomercioexterior/apertura-de-la-frontera-entre-colombia-y-venezuela/noticias>
- NIETO, J. (2023). Los retos para el comercio bilateral con Venezuela. *Exponotas digital*, (71). 18 – 22. <https://www.yumpu.com/es/document/read/67762773/exponotas-no-71>
- OBANDO BURGOS, R. C. (2019). Crisis diplomática y efectos estructurales en el comercio exterior Colombia-Venezuela, 2005-2014 (Doctoral dissertation, Universidad del Rosario).
- ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL PARA LAS MIGRACIONES. (2013). *Situación migrante en Venezuela*. Disponible en: <https://www.iom.int/cms/en/sites/iom/home/about-migration/world-migration.html>.
- VILLAR, L., & MALAGÓN, J. (2013). *Informe sobre la evolución reciente de la economía venezolana*. Fedesarrollo.

CALENDARIO ECONÓMICO

Junio 2023

LUNES	MARTES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO
			1 Balanza de pagos - Banrep PMI manufacturero - Estados Unidos PMI manufacturero - Zona Euro Desempleo - Zona Euro	2 Desempleo - Estados Unidos	3
5 Indice de precios al productor - Dane PMI servicios - Zona Euro PMI no manufacturero - Estados Unidos	6 Exportaciones - Dane	7 Indicadores económicos alrededor de la construcción - Dane Indice de precios al consumidor - Dane	8 Deuda externa - Banrep PIB - Zona Euro	9 Reservas internacionales - Banrep Inflación - China Inversión extranjera directa y colombiana en el exterior - Banrep Indice de terminos de intercambio según IPP - Banrep	10
12	13 GEIH mercado laboral - Dane Estadísticas de concreto premezclado - Dane Inflación - Estados Unidos Encuesta de opinión del consumidor - Fedesarrollo	14 Decisión de política monetaria - Fed	15 Estadísticas de licencias de construcción - Dane Encuesta mensual de comercio - Dane Encuesta mensual de servicios - Dane Encuesta mensual manufacturera con enfoque territorial - Dane Indice de producción industrial - Dane Desempleo - China Decisión de política monetaria - BCE Encuesta de licencias de construcción - Dane	16 Inflación - Zona Euro Encuesta mensual de servicios de Bogotá - Dane	17
19	20 Indicador de seguimiento a la economía - Dane Encuesta de opinión financiera - Fedesarrollo	21 Importaciones - Dane	22 PIB de Bogotá - Dane	23 Ingresos de remesas de trabajadores - Banrep	24
26	27 Indice de costos de construcción de obras civiles - Dane Indice de costos de construcción de edificaciones - Dane Encuesta de opinión empresarial - Fedesarrollo	28	29 PIB - Estados Unidos	30 GEIH mercado laboral - Dane Estadísticas de cemento gris - Dane Indice de términos de intercambio según comercio exterior - Banrep Exportaciones e importaciones - Banrep Desempleo - Zona Euro PMI manufacturero - China PMI no manufacturero - China	



INVESTIGACIÓN

Coyuntura y Proyecciones Económicas
Política Macro y Fiscal
Pobreza, Educación y Desigualdad
Educación, Salud y Pensiones
Mercado Laboral
Organización industrial, Comercio y Mercados financieros
Análisis sectoriales
Evaluaciones de impacto

ENCUESTAS

Opinión Empresarial
Opinión del Consumidor
Opinión Financiera

PUBLICACIONES

Coyuntura Económica y Social
Tendencia Económica
Economía Política
Cuadernos de Fedesarrollo
Prospectiva Económica

EVENTOS

Debates de Coyuntura
Conferencias
Seminarios

MAYOR INFORMACIÓN OFICINA COMERCIAL

Teléfono (601) 325 97 77 Ext.: 340

E-mail: mruiz@fedesarrollo.org.co

www.fedesarrollo.org.co

Bogotá | Colombia