

Producción real de la industria y demanda de energía



Continúan los TLC

El país no ha logrado superar los TLC. El Congreso le dio vía libre al acuerdo del Pacífico que había caído en la Corte Constitucional y postergó la aprobación del acuerdo con Corea. Luego de un año y medio de firmado el tratado con Estados Unidos, las exportaciones se desploman con relación a las importaciones. El tipo de cambio continúa revaluándose.

El país no ha reflexionado lo que significan los TLC. El Congreso no tiene claridad teórica sobre lo que está haciendo. En cierta forma, opera dentro de las visiones clásicas del comercio que suponen que los países se especializan en las actividades de ventaja comparativa. En tales condiciones, la liberación comercial aumenta las exportaciones colombianas, a cambio de ampliar las importaciones, y se genera una creación de comercio que aumenta la eficiencia y la producción de la economía.

El aspecto más grave es que los TLC perforan los aranceles. Los países socios mayores quedan en condiciones de adquirir las exportaciones colombianas en los lugares más favorables. La mejor ilustración está en el caso de los productos agrícolas, que son producidos a menores costos en Australia o Nueva Zelanda.

Lo anterior se observó en el tratado con EE.UU. El país no registra ningún avance en las exportaciones, y en cambio ha perdido los mercados internos de manufacturas y de granos agrícolas. El balance en cuenta corriente está condicionado a una cuantiosa devaluación que cada vez parece más distante. Curiosamente, los TLC han conformado una estructura similar a la de la zona euro. Los países más avanzados están en capacidad de colocar productos a menores precios y los países en desarrollo quedan ante el dilema de bajar salarios o ampliar el endeudamiento externo y la inversión extranjera.

El TLC con Corea es el peor de los mundos. La productividad de Corea en la industria es similar a la de EE.UU. y los salarios muy inferiores. De hecho significaría el desmantelamiento de la industria nacional que empezaría en los automóviles y las autopartes. Y la ansiada compensación con la agricultura no llegaría; Corea prefiere adquirir los bienes colombianos en sus vecinos que los producen a menores precios. Lo cierto es que los acuerdos con países de mayor desarrollo significan el resquebrajamiento de las cuentas comerciales y de la demanda efectiva.

Para completar, la proliferación de TLC da lugar a entradas de inversión extranjera que ha reducido la discrecionalidad sobre el tipo de cambio. El país opera con un régimen de cambio flexible que tiende a la revaluación indefinida. Se configura un marco de déficit en cuenta corriente y apreciación crecientes, que termina en crisis.

El fracaso del TLC con EE.UU., las perspectivas del acuerdo con Corea y la revaluación incontentible configuran un panorama de diagnóstico reservado. El país se encuentra en una encrucijada que lo obligará a renegociar el TLC, modificar el régimen cambiario y restablecer los aranceles.

El Salmón análisis

Más dobles calzadas, menos concesiones



JAIRO CHACON GONZALEZ

jchacon@elespectador.com

El retraso en la infraestructura vial del país indujo al presidente Álvaro Uribe, en 2002, a destinar mayores recursos a este sector, con el fin de recortar esta falencia que atentaba contra uno de los proyectos más importantes para su administración: que Colombia hiciera parte de los mercados de libre comercio.

Por esta razón puso en marcha el programa más ambicioso en la historia vial del país: construir vías que les permitieran a los centros de producción regional llegar hasta los puertos, para lo cual dio rienda suelta a su ministro de Transporte, Andrés Uriel Gallego, para ejecutar el Plan 2.500, un proyecto con una filosofía enfocada, pero que desvió su objeto y se convirtió en un problema.

La idea era vincular a las pequeñas empresas de ingeniería y por ello se adjudicaron las obras al precio más bajo, lo que terminó en la declaratoria de caducidad de contratos y que varios proyectos no arrancaran o los que se iniciaron no fueran concluidos.

Con este ejemplo vivo de lo que ocurrió en el gobierno Uribe, Juan Manuel Santos propuso dinamizar la economía con la infraestructura, y para ello acudió a especialistas en el sector con el fin de desarrollar el Programa Cuarta Generación de Concesiones (4G), una iniciativa de \$47 billones, que a diferencia del Plan 2.500, se concentró en proyectos más ambiciosos que le inyectaran competitividad al país.

Fueron dos años y medio de estructuración y de maduración. No se sacaron a licitación nuevos proyectos de concesión en ese tiempo, lo que generó críticas de diferentes sectores. El Programa 4G busca construir 40 proyectos que generarán 200 mil empleos. A dos meses de que termine este gobierno, la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) ya recibió ofertas por seis proyectos de la primera ola y adjudicó el corredor Bolombolo-La Pintada, trazado que el gobierno Uribe trabajó con el nombre de Autopistas de la Montaña y que Santos cambió a Autopistas de la Prosperidad.

La proyección de Luis Fernando Andrade, presidente de la ANI, es terminar el gobierno con la ad-

LA CIFRA

3,2

billones de pesos invirtió en infraestructura el gobierno Uribe, asegura la Cámara Colombiana de la Infraestructura.

8,5

billones de pesos es lo que ha invertido el gobierno Santos en el mismo sector, de acuerdo con el gremio.

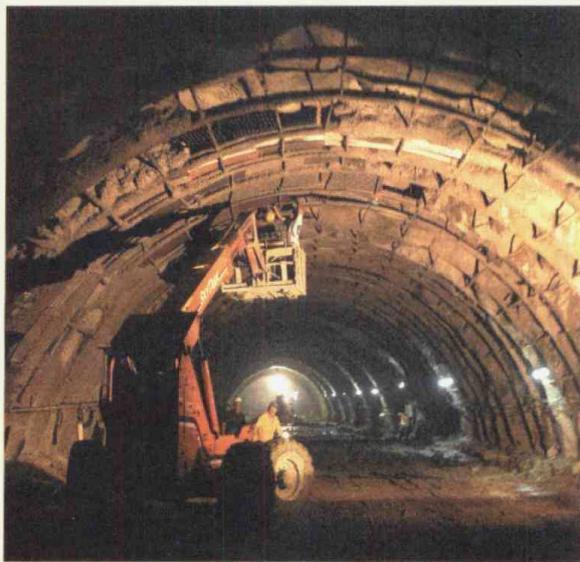
judicación de los nueve proyectos de la primera ola y tres propuestas de APP. La queja de los empresarios es que si bien se ha mejorado en infraestructura vial, al pasar de 800 a 1.650 kilómetros de dobles calzadas, no se ha avanzado lo suficiente para alcanzar el modelo de Chile, Perú o Ecuador.

Para el presidente de la Cámara Colombiana de Infraestructura, Juan Martín Caicedo, el país debe invertir más en ese sector. Explicó que en el gobierno Uribe se invirtieron \$3,2 billones y en el de Santos esta cifra alcanzó los \$8,5 billones, pero insiste en que las inversiones deben ser superiores para lograr dotar a Colombia de la infraestructura requerida para ser un país competitivo.

Un gran avance, en los últimos 12 años, se dio en el tema aeronáutico, especialmente en el mejoramiento de los aeropuertos y las radioayudas. Si bien las obras de El Dorado arrancaron en el gobierno Uribe, la entrega de las terminales nacional e internacional del aeropuerto se dio en este gobierno. Hoy están en licitación los aeropuertos de Armenia, Popayán y Neiva.

Un gran paso que dio Santos fue abrir la licitación para la recuperación del río Magdalena. El proyecto tiene un costo de \$2,1 billones y se adjudicará el próximo 30 de julio. Se busca garantizar un mínimo de calado que permita la operación las 24 horas del día a lo largo de los 365 días del año.

De acuerdo con analistas, la red vial ha mejorado, pero la ejecución de los proyectos es muy demorada y un ejemplo de ello son la doble calzada Bogotá-Girardot y un tramo de la Ruta del Sol que aún no ha podido iniciarse por problemas ambientales.



Las obras de 4G contemplan 40 proyectos en todo Colombia.

Minería

PÁGINA # 3

no productores y castigó a los productores, como lo señaló el ministro de Minas.

Por ello ya se piensa en hacer una reforma a la contrarreforma y dotar a las regiones de los recursos para que cumplan sus compromisos con las comunidades.

Mientras que esto pasa en el sector de los hidrocarburos, en la minería este Gobierno detectó un cartel de títulos mineros y puso la casa en orden con la creación de la Agencia Nacional de Minería.

Sin embargo, el malestar de las comunidades por la minería tiene en alerta al Gobierno, ya que de los \$46 billones que recibió el país por impuestos de renta, \$13 billones, es decir, el 28% viene del sec-

tor minero-energético.

Por esta razón el Gobierno tiene a este sector entre sus protegidos. En 2009 las reservas eran de 1.998 millones de barriles y hoy éstas suman 2.445 millones, pero a pesar de que la producción es de un millón diarios, el país mantiene su autosuficiencia para 6,6 años.

Y mientras encuentra un gran yacimiento, con los modestos descubrimientos se va sumando

barriles a las reservas.

De acuerdo con Alejandro Martínez, de la Asociación Colombiana del Petróleo, hay una esperanza puesta en la nueva Ronda, en la cual se subastarán 108 bloques en los que se incorporan desarrollos no convencionales, lo que le permitiría al país aumentar sus reservas y ser autosuficiente, sin convertirse en un país petrolero.