

Comentario Económico del día

Director: Sergio Clavijo
Con la colaboración de Ekaterina Cuéllar

Abril 24 de 2013

Deficiencias en infraestructura minero-energética en Colombia (¿Al ritmo de *Scooby-Doo*?)

El atraso de Colombia en materia de infraestructura no se limita al tema tradicional de transporte de carga y pasajeros, sino que se extiende a la carencia de infraestructura de gasoductos-poliductos y de vías férreas para poder aprovechar el auge minero-energético (ver *Informe Semanal* No. 1098 de noviembre de 2011). Por ejemplo, las mediciones internacionales sobre dicho atraso en infraestructura revelan que, en una escala de 1 (mala) a 7 (óptima), Colombia reporta los peores registros de la región a nivel de infraestructura portuaria (3.2), vial (2.6) y férrea (1.6). La única cercana a niveles aceptables se presenta a nivel de aeropuertos (3.8), ver cuadro adjunto.

Dicha carencia tiene un doble efecto perverso a nivel socio-económico: de una parte, se entorpece el desarrollo de otros sectores diferentes al minero-energético, que pudieran amortiguar la excesiva concentración exportadora que actualmente se tiene en *commodities* (75%); y, de otra parte, esa ausencia de gasoductos-poliductos impide aprovechar adecuadamente ese auge minero-energético. De hecho, parecería que dicho auge podría estar presentando una finalización anticipada en los próximos años, en vez de en 2018-2020, como nos habíamos imaginado inicialmente.

De ocurrir esto último, tendríamos que el crecimiento del sector minero-energético ya no sería del 10% anual del último quinquenio, sino que convergería hacia un 7% anual. Esto implicaría que el potencial de crecimiento de la economía colombiana podría entonces estarse reduciendo en 0.5% por año, bajándonos del 4.5% al 4% anual en el próximo quinquenio.

¿Qué está ocurriendo con la infraestructura del sector minero-energético? En 2011 se anunció la meta de duplicar la capacidad de los oleoductos, pasando de 850.000 bpd a 1.5 millones bpd hacia finales de 2013. Desde el 2010 se había advertido sobre la saturación del transporte de crudo, habiendo dejado represados unos 80.000 bpd. Estando ya casi a mediados de 2013, es obvio que dicha meta suena algo fantasiosa, pues la capacidad cerró en 960.000-980.000 bpd en 2012, donde unos 120.000 bpd fueron transportados en carro-tanques (con graves daños para las vías y sobre-costos hasta de US\$23/barril). Además, los proyectos en marcha tan sólo aumentarían dicha capacidad en 285.000 bpd en el período 2013-2015. Cenit (filial de Ecopetrol encargada del transporte y la logística de hidrocarburos) había anunciado hacia finales de 2012 incrementos de transporte de unos 380.000 bpd hacia el 2015, luego todo ello constata los atrasos y limitaciones de Colombia en materia de oleoductos.

De otra parte, están los constantes atrasos en los cronogramas, donde la fase 1 del Oleoducto Bicentenario ya completa casi dos años (octubre-2011 a junio-2013). Esto se manifiesta en sobre-costos que terminamos

Continúa

Director: Sergio Clavijo

Con la colaboración de Ekaterina Cuéllar

pagando todos los consumidores de combustibles, pues por oleoducto su costo de transporte bordea los US\$4-US\$7, mientras que en carro-tanques asciende a US\$20-US\$30.

También se ha afectado el suministro confiable de gas natural por carencia de gasoductos, causando racionamientos a la industria (por aseguramiento de las termoeléctricas) y racionamiento del propio gas vehicular (¿Remember 2010-2012?). El trazado del gasoducto de TGI, para suministrar gas en el centro del país (aprovechando Cusiana-Cupiagua), tiene serios atrasos, donde inciden incertidumbres regulatorias sobre el diferencial de precio contra La Guajira (Ballenas) y la carencia de licencias ambientales.

Tal vez la única buena noticia en este frente proviene de pensar que la construcción del Ferrocarril del Carare, con una inversión estimada alrededor de los US\$2.060 millones, pudiera realizarse bajo el marco de Asociaciones Público-Privadas (Ley 1508 de 2012). Sin embargo, la propia ANM ha mencionado que estamos en un círculo vicioso, donde la adjudicación de dicha explotación carbonífera tendría prelación para quien pueda desarrollar la infraestructura férrea, pero ésta, a su vez, dependerá de la “garantía” del carbón para transportar. Este tema ya completa 50 años de discusiones, esperando poder incrementar la oferta en unos 10 millones de toneladas, con carbón de excelentes condiciones desde el interior del país. Tras el fracaso de la primera licitación para el arreglo del Ferrocarril Central en 2011, ahora se intenta subsanar dicha falla con un presupuesto algo más realista, de unos \$200.000 millones.

En síntesis, Colombia continúa presa de su pobre gerencia en materia de infraestructura. Ya han llegado los TLCs y se está iniciando el declive del auge minero-energético, pero el país aún no está marchando con la celeridad que se requiere en materia de infraestructura, ni en lo vial ni en lo referente a la infraestructura de oleoductos-poliductos, gasoductos o de trenes. ¿Acaso seguiremos al paso y dimensiones de las caricaturas de *Scooby-Doo* en el 2014-2018?

Calidad de la infraestructura por modo de transporte (mínimo: 1 "mala", máximo: 7 "óptima")					
	Promedio	Vial	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
América Latina 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.