



¿Cómo Debería Colombia Asumir el Reto de Exportar?

Sedney Natalie Aunta Duarte

8600842

Especialización en Gerencia en Comercio Internacional

Investigación

Profesora Fernanda Navas Camargo

Bogotá D.C., 06 de Abril de 2016

¿Cómo Debería Colombia Asumir el Reto de Exportar?

A partir de la década de los 90, Colombia comienza una etapa comercial y de desarrollo de clara expansión hacia los mercados internacionales. Una muestra de ello es que el país ha suscrito 11 Tratados de Libre Comercio con 57 países y avanza en negociaciones con 6 más. Esto a su vez se convirtió en un reto en virtud a que nuestro comercio exterior enfrenta una serie de problemáticas adquiridas de su anterior modelo de desarrollo, entre las que se citan la débil cultura exportadora, la oferta exportable concentrada en el primer sector, la distancia de los centros industriales con los principales puertos, la imagen negativa en el exterior como resultado de años de violencia, narcotráfico y corrupción, entre otros. Es por ello que para poder aprovecharlas con mayor efectividad, se requiere de mejoras en casi todas, pero en especial en su infraestructura física para el transporte interno de mercancías que permitan al país ser más competitivo dentro del contexto internacional. Buena parte del problema obedece a que solo se encuentra en funcionamiento la vía terrestre que mueve aproximadamente el 80% del comercio exterior, los otros modos como lo son el aéreo y el férreo mueven el otro 20%, el fluvial no se tienen implementado por falta de inversión.

En contraste con lo anterior. Algunos de los competidores directos que tiene en América Latina, presentan una mejor situación y ventajas competitivas en los mercados internacionales. El tema no da espera dado que está atado a acuerdos internacionales en marcha, pero el país lo ha entendido y está actuando.

Es en base a estas situaciones, que se hace importante realizar diversos análisis de la situación actual, a partir, de un estudio documental de fuentes de información pública disponible, estadísticas y percepciones de la autora, que permitan concluir y sugerir algunas propuestas de mejora. Este texto demostrara y dará a conocer los resultados de este análisis.

Palabras Claves:

Comercio Exterior, Tratados de Libre Comercio, Competitividad, Infraestructura de Transporte.

Abstract

From the 90s, Colombia began a trade and development of clear expansion into international markets stage. An example of this is that the country has signed 11 free trade agreements with 57 countries and advance in negotiations with 6 more. This in turn became a challenge by virtue of our foreign trade is facing a series of problems acquired from its previous development model, including weak export culture are cited, the exportable supply concentrated in the first sector, the distance industrial centers with the main ports, the negative image abroad as a result of years of violence, drug trafficking and corruption, among others. That is why in order to take advantage more effectively, it requires improvements in almost all, but especially in its physical infrastructure for internal transport of goods to enable the country to be more competitive in the international context. Much of the problem is because one is operating the land that moves about 80% of foreign trade, other modes such as air and the iron move the other 20%, the river can not have implemented for lack investment.

In contrast to the above. Some of the direct competitors has Latin America, have a better position and competitive advantages in international markets. The issue does not expect since it is tied to international agreements in place, but the country has understood and is acting.

It is based on these situations, it is important to perform various analyzes of the current situation, starting from a documentary study of sources of publicly available

information, statistics and perceptions of the author, which demonstrate and suggest some proposals for improvement. This text demonstrated and will release the results of this analysis.

Keywords:

Foreign Trade, Free Trade, Competitiveness, Infrastructure of Transportation.

¿Cómo debería Colombia asumir el reto de exportar?

1

Exportación

De acuerdo al decreto 2685 de 1999, la exportación se define como la salida de mercancías del territorio aduanero nacional con destino a otro país. También se considera exportación, además de las operaciones expresamente consagradas como tales en este decreto, la salida de mercancías a una zona franca en los términos previstos en ese decreto. (Ministerio de Hacienda y Credito Público, 1999)

En el ámbito de la economía, exportación se define como el envío de un producto o servicio a un país extranjero con fines comerciales. Estos envíos se encuentran regulados por una serie de disposiciones legales y controles impositivos entre países, así como, de infraestructura física para la movilidad de las mercancías. También consiste en comprar, vender o intercambiar productos, servicios, entre países para lograr beneficios económicos. (Definicion ABC, 2016)

De acuerdo con lo anterior, es deducible que existe una relación directa entre la salida de mercancías y las condiciones de infraestructura física para el transporte interno (vías, puertos, aeropuertos, etc.)

¿Por qué es importante la exportación? Porque genera desarrollo, diversifica mercados lo que hace que no se dependa de los exclusivos, genera alianzas con países extranjeros, se obtiene competitividad en los productos por su innovación y la implementación de la tecnología, abre puertas en todos los mercados internacionales, satisface las necesidades de la demanda en los nuevos mercados mediante condiciones de costos, calidad y tiempos.

Sin embargo, se debe tener en cuenta que para lograr el proceso eficiente de exportación se requieren diferentes condiciones internas, que van desde la creación de empresa, pasando por el proceso aduanero y en particular la infraestructura interna asociada a la de movilización de la carga. Esta última, es una de las más

¿Cómo debería Colombia asumir el reto de exportar?

2

estratégicas para Colombia, por lo cual se convierte en el verdadero reto para el manejo tanto de sus exportaciones como de sus importaciones ya que implica una relación directa en los costos, los tiempos y la calidad en la entrega de los productos. Es decir, que en la medida que se cuente con buenas condiciones de infraestructura, se podrá llegar a los mercados en mejores condiciones de competitividad.

Es de tener en cuenta, que a raíz de la firma de un importante número de tratados de libre comercio por parte de Colombia en los últimos cinco (5) años, se facilitan las condiciones de mercados internacionales para la llegada de nuestros productos.

Tratados de Libre Comercio

Un Tratado de Libre Comercio, es un acuerdo entre dos o más países, firmado luego de varias rondas de negociación, que busca acelerar la economía a través de la apertura del mercado nacional para la oferta extranjera. Básicamente, un TLC busca incrementar los flujos de capital derivado del comercio entre los países, promover la inversión extranjera y, en consecuencia, incentivar el desarrollo económico y social de las naciones que intervienen. (Molano, 2012)

Con los tratados de libre comercio se pretende la estimulación de creación de empresa, generando más empleo y oportunidades a las partes pertenecientes, y todo ello para lograr el mayor flujo del intercambio de los productos.

A continuación se nombran algunos acuerdos vigentes y sus respectivos beneficios.

Tratado de Libre Comercio Colombia – México: Se debe aprovechar productos beneficiados como: la carne de bovino, que obtuvo acceso preferencial para 3.000 toneladas; la leche en polvo, 4.500 toneladas; el queso, 2.100 toneladas todas

¿Cómo debería Colombia asumir el reto de exportar?

3

esas preferencias con crecimiento por 10 años e incrementos del 10% anual para los cupos iniciales. (Icesi, 2011)

Tratado de Libre Comercio Triángulo del Norte: Conformado por El Salvador, Guatemala y Honduras. Oportunidades en el Sector Agroindustrial el 53% de los productos tendrán acceso sin aranceles como las uchuvas, tomate de árbol granadillas, especias, almidón de maíz, el cual será inmediato su desgravación, el 67% de productos como animales vivos, frutas, hortalizas será con un plazo de desgravación de 5 años, los productos con preferencias arancelarias son las flores; en el Sector Industrial los productos que entraran con desgravación inmediata serán los pescados frescos, sal refinada, minerales, químicos orgánicos, maquinaria y vehículos; y los que entran con plazo de 15 años son las pinturas presentadas en envases y otros productos de la industria metalmeccánica. (Páez, 2009)

Tratado de Libre Comercio CAN: conformado por los siguientes países: Perú, Colombia, Ecuador, Bolivia Beneficia a productores industriales y agrícolas de los países miembros. Este acuerdo permite, además de muchos otros aspectos, el intercambio de bienes y servicios entre países con desarrollo económico similar, lo cual se traduce en mayores niveles de exportación. En el aspecto comercial, la CAN emprendió acciones con miras a la facilitación del comercio, la libre circulación y el aprovechamiento de una Zona de Libre Comercio, manteniendo actualizada la Nómina de Bienes No Producidos, que sirve para no entrar en disputa en mercados locales con bienes producidos internamente en cada país. (Red Colombiana de Acción Frente al Libre Comercio, 2014)

Tratado de Libre Comercio Caricom: son 12 países, Jamaica, Belice, Barbados, Dominica, Antigua y Barbuda, Trinidad y Tobago, Guayana, Granada, Monserrat, San Cristóbal y Nieves, Santa Lucía, San Vicente y las Granadinas; Sus objetivos principales son promover y expandir el comercio y la inversión, facilitar el desarrollar actividades de cooperación económica y promover actividades de intercambio entre

¿Cómo debería Colombia asumir el reto de exportar?

4

los sectores privados de la región. se acordó el acceso preferencial de bienes producidos de la siguiente forma: aceites esenciales, preparaciones de perfumería y de tocador, aparatos eléctricos, prendas de vestir, máquinas mecánicas, café, té, especias, madera y sus manufacturas, vinagre, bebidas, plantas vivas, preparaciones alimenticias y productos de la floricultura y del mar. (Ministerio de Comercio Industria y Turismo, 2011)

Tratado de Libre Comercio Mercosur: La duración del Acuerdo es indefinida y entró en vigor bilateralmente entre países de la CAN, Colombia con Argentina, Brasil, Uruguay y con Paraguay. Tiene como objetivo la conformación de un área de libre comercio de bienes, tanto agrícola como industrial, la cual se establece a través de un programa de Liberación Comercial aplicables a los productos originarios de los territorios de las partes. Este consiste en desgravaciones progresivas y automáticas, aplicables sobre aranceles vigentes para la importación de terceros países en cada parte signataria. (BusinessCol.com, 2013)

Tratado de Libre Comercio Estados Unidos y Colombia: Beneficios en el sector agroindustrial y agropecuario ingresara al mercado sin arancel, esta oportunidad es una de las ventajas competitivas para estos sectores; de los cuales están aceites y grasas, derivados del café, flores frescas, frutas, legumbres, hortalizas frescas y procesadas, y productos de panadería y molinería, así como del sector acuícola y pesquero. (Ministerio de Comercio, Bancoldex: TLC Entre Colombia y Estados Unidos, 2012)

Tratado de Libre Comercio Canadá: Este beneficiaría los sectores bienes agrícolas como de industriales, podrá ingresar libre de arancel al mercado canadiense. También será posible que Colombia compre maquinaria y equipo, y muchos de los insumos que requiere la industria, a precios mucho más competitivos, lo que redundará también, en beneficios para el consumidor final. (Procolombia, Colombia y Canadá, 2011)

¿Cómo debería Colombia asumir el reto de exportar?

5

Unión Europea: Conformado por 27 países, un mercado de 500 millones de consumidores potenciales, algunos de ellos: España, países bajos, Alemania, Francia, Reino Unido, Italia, Bélgica, Portugal, Irlanda y Dinamarca.

Productos industriales y químicos, con sus derivados como petróleo, níquel, ferroníquel, plásticos y manufacturas; agrarios como café, flores y banano, serán los más beneficiados en el TLC, por otro lado, reducción de barreras no arancelarias al comercio de bienes y servicios. Así, los productos colombianos exportados al mercado europeo ingresarán con ventajas que otros países no tienen y a su vez, sucederá lo propio con los productos europeos que ingresen a Colombia. (Europea, 2013)

Tratado de Libre Comercio Cuba: El objetivo es abarca unos 1000 productos con preferencias a favor de Colombia y 600 a favor de Cuba, con un promedio de rebajas arancelarias de 50%. Cuba recibió preferencias arancelarias en 416 subpartidas, 192 de ellas con 100% que corresponde al 97% del comercio bilateral solicitado; algunos productos: Sales, químicos, medicamentos, manteca, miel, prótesis, electrodos, cables, juguetería, papel, electrodomésticos, insecticidas, mármol, cosméticos, basculas, artículos de mesa. Colombia recibió preferencias arancelarias en 1.454 subpartidas, 544 con 100% que corresponde al 94% del comercio bilateral solicitado; Algunos productos: carne, mantequilla, queso, verduras, alimentos procesados, químicos, cosméticos, artículos de cuero, pinturas, papel, confecciones, alambres, conductores eléctricos, electrodomésticos. (Proexport, 2001)

Acuerdo Colombia – Chile: Favorece la inversión y adopta mecanismos para facilitar el comercio de bienes y servicios, así como el tráfico migratorio. Colombia y Chile tienen bases productivas diferentes y complementarias. Esto nos abre más las puertas para llegar a este mercado con productos como frutas tropicales, envases y empaques, autopartes, alimentos convenientes y líneas light, jeans, ropa interior

¿Cómo debería Colombia asumir el reto de exportar?

6

femenina, software y tecnologías de la información e ingeniería, por mencionar algunos. (Ministerio de Comercio Industria y Turismo P. C., 2012)

Alianza del Pacífico: Conformado por Chile, Perú, México y Colombia pertenece al Pacific Basin Economic Council – PBEC, también denominado Club del Pacífico. El propósito es incrementar el mutuo conocimiento, fortalecer las exportaciones manufactureras, diversificar el flujo de negocios e inversiones, la cooperación económica, la transferencia de la tecnología y el turismo, entre otros. (Reina, 2013).

De acuerdo a lo anterior se analiza que Colombia, cuenta con productos que han sido beneficiados en cada uno de los tratados de libre comercio, con el fin de fortalecer las exportaciones y la economía; además que ingresarán a los mercados internacionales con preferencias arancelarias, en los cuales están los sectores agrícolas, industriales, químicos, manufactureros y agropecuarios; cabe resaltar que para que haya una adaptación en cada uno de los mercados internacionales, se debe contar con las exigencias en cuanto a tecnología y calidad, para sí entrar con competitividad.

Competitividad

Sin embargo, no basta con tener el acceso preferencial a los mercados internacionales. También se requiere llegar en condiciones de competir. Según, la competitividad es la capacidad de las empresas de un país para diseñar, desarrollar, producir y colocar sus productos en el mercado internacional en medio de la competencia con empresas de otros países. (Garay, 1998).

En la competitividad se requiere de la incorporación de progreso técnico, entendido como la capacidad de imitar, adaptar y desarrollar técnicas de producción de bienes y servicios antes inexistentes en una economía o de su mejoramiento; la diversificación de los productos exportables en condiciones de calidad y precio al

¿Cómo debería Colombia asumir el reto de exportar?

7

menos equiparables a las de sus competidores; la adaptación a las nuevas condiciones de competencia en los mercados y la reconversión de sectores no competitivos. (Garay, 1998).

Por otra parte, es clave la colocación del producto en el lugar convenido. Cuando se habla de colocar un producto se está refiriendo a un precio competitivo debido a factores distintos, como la calidad, la imagen, o la logística que permite optimizar los tiempos y costos de transporte, En este escenario, es contar con capacidades logísticas competitivas.

Lo anterior aplica para la economía colombiana de acuerdo con lo expresado por el Departamento Nacional de Planeación 2014, en la gráfica 1 al clasificar los factores que mejoran la competitividad de un país. En el cual se observa que Colombia en requerimientos básicos pasó del 80 al 78 viéndose un mejor comportamiento de su posición, dentro de este se evidencia el progreso que se ha venido teniendo con la infraestructura pasando de 92 en el año 2013 a 84 en el año 2014, así mismo ocurre con el entorno económico pasando de 33 a 29; en factores que mejoran la eficiencia se observa que su posición es de 64 a 63 subiendo tan solo un puesto, esto quiere decir, que hace falta más inversión en tecnología y capacitación, el cual haría optimizar los otros factores; en cuanto a innovación y satisfacción se analiza un mejor comportamiento pasando de la posición 69 a la 64; es de tener en cuenta que esta posición o ranking es global y en el cual se evidencia que se ha venido avanzando, pero si se observa con países de América Latina sigue siendo inferior.

¿Cómo debería Colombia asumir el reto de exportar?

8

Gráfica 1: Factores de Competitividad Colombia

Posición en: Escala general / Subíndice / Pilar	Posición absoluta			Cambio en posición absoluta		Posición relativa ¹ (%)			Cambio en posición relativa (%)	
	2014	2013	2012	2013- 2014	2012- 2013	2014	2013	2012	2013- 2014	2012- 2013
Número de países	144	148	144							
Posición general	66	69	69	3	0	54,2	53,4	52,1	0,8	1,3
Requerimientos básicos	78	80	77	2	-3	45,8	45,9	46,5	-0,1	-0,6
Instituciones	111	110	109	-1	-1	22,9	25,7	24,3	-2,8	1,4
Infraestructura	84	92	93	8	1	41,7	37,8	35,4	3,8	2,4
Entorno macroeconómico	29	33	34	4	1	79,9	77,7	76,4	2,2	1,3
Salud y educación primaria	105	98	85	-7	-13	27,1	33,8	41,0	-6,7	-7,2
Factores que mejoran la eficiencia	63	64	63	1	-1	56,3	56,8	56,3	-0,5	0,5
Educación superior y capacitación	69	60	67	-9	7	52,1	59,5	53,5	-7,4	6,0
Eficiencia del mercado de bienes	109	102	99	-7	-3	24,3	31,1	31,3	-6,8	-0,2
Eficiencia del mercado laboral	84	87	88	3	1	41,7	41,2	38,9	0,5	2,3
Desarrollo del mercado financiero	70	63	67	-7	4	51,4	57,4	53,5	-6,0	4,0
Preparación tecnológica	68	87	80	19	-7	52,8	41,2	44,4	11,6	-3,2
Tamaño del mercado	32	31	31	-1	0	77,8	79,1	78,5	-1,3	0,6
Factores de innovación y sofisticación	64	69	66	5	-3	55,6	53,4	54,2	2,2	-0,8
Sofisticación de los negocios	62	63	63	1	0	56,9	57,4	56,3	-0,5	1,2
Innovación	77	74	70	-3	-4	46,5	50,0	51,4	-3,5	-1,4

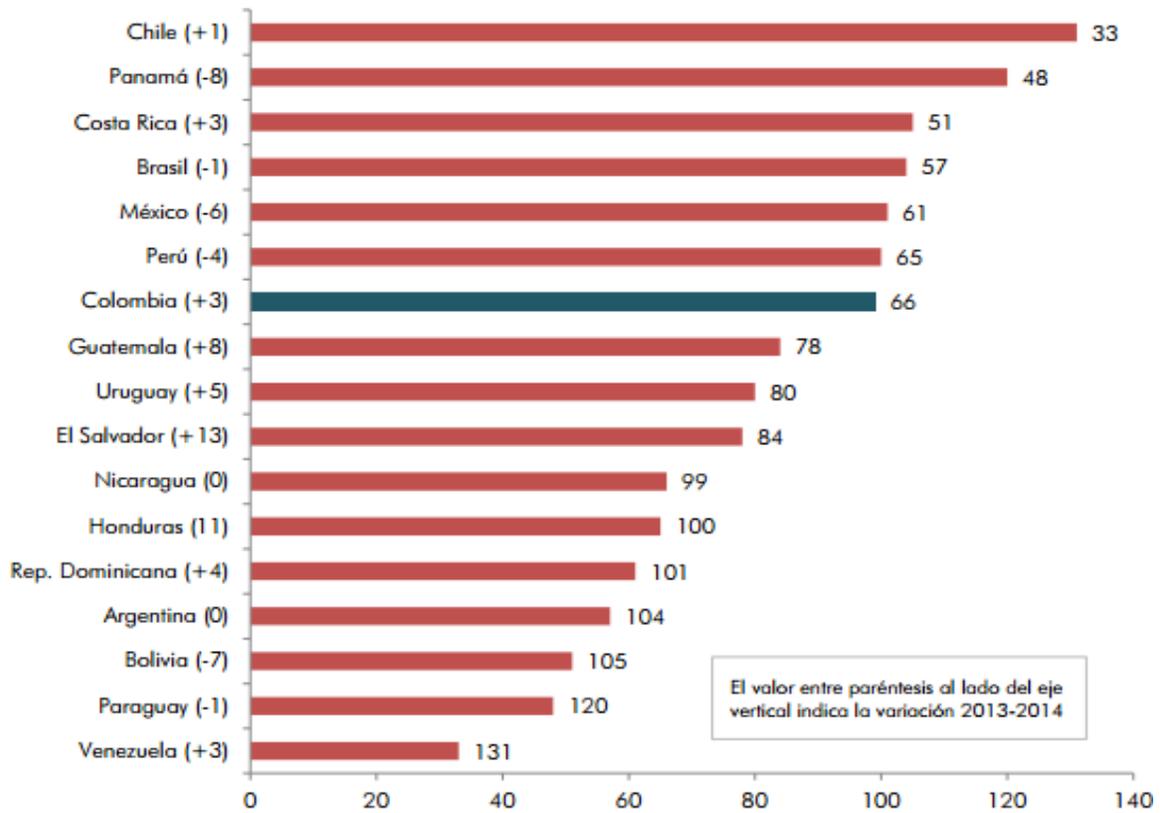
(Foro Económico Mundial, 2014)

Lo anterior se puede corroborar en la gráfica 2 a nivel de América Latina con la situación de Chile, país que cuenta con acceso privilegiado a los mercados internacionales, contar con desarrollos en innovación, su tecnología y en especial por tener una infraestructura interna bien diseñada que permite el uso de todos los modos de transporte, lo cual hace que su posición sea el número 1 a nivel Latinoamérica en competitividad.

Gráfica 2: Países más Competitivos en América Latina

¿Cómo debería Colombia asumir el reto de exportar?

9



(Mundial, 2014)

Al análisis anterior, se suma la opinión del columnista Uriel Ortiz del periódico el Espectador donde señala algunas falencias que presenta el comercio exterior de nuestro país, en materia de exportaciones:

1. Producción: valoración del recurso humano, mejor desempeño laboral, es superior en cantidad y calidad de productos.
2. Calidad y Competitividad: Esta depende del recurso humano en una organización, cada persona es indispensable para cada proceso de una operación con un mal enfoque o incentivo deja de ser competitivo.
3. Inestabilidad de Normas Jurídicas: falta de normas estables que regulen el comercio exterior; se viven haciendo cambios en las resoluciones de vigilancias y cambios en los estatutos aduaneros de los mercados

exportadores lo que hace que no haya mayor credibilidad frente a otros mercados.

4. Marco institucional de los productos exportables: en este son un serie de registros solicitados de acuerdo al producto que se exporta y pues ante esto hay que seguir los reglamentos; ante esto procesos hacen que sean más largos.
5. Costos de Foros y Seminarios: No son de gran ayuda para los productores que tienen el objetivo de exportar, puesto que no se les entregan las herramientas eficientes que los incentiven al mercado internacional.
6. Agentes Comerciales en el Exterior: En muy raras ocasiones se desempeña este cargo con el conocimiento que debe ser de comercio exterior.
7. Importancia de las Zonas Francas: Se debe implementar en el fortalecimiento de productos agroindustriales que permitan la transformación de productos agrícolas, con el fin de que se reduzcan costos. (Uriel, 2008)

A pesar de que no cita otra de las falencias, es reducir los costos y mejorar los tiempos en la Distribución Física Internacional, de los productos de exportación y hacer eficiente la infraestructura física interna.

Infraestructura Física para el Transporte Interno

Una infraestructura es el conjunto de elementos o servicios que están considerados como necesarios para que una nación pueda funcionar o bien para que una actividad se desarrolle efectivamente. (Definición ABC, 2007 - 2016). Es claro precisar que me estoy refiriendo a la infraestructura física de transporte interno, la cual debe funcionar en óptimas condiciones, para responder con el mercado internacional.

La Infraestructura de transporte, es uno de los factores importantes porque siguen una cadena como lo son: las conexiones entre cada una de las regiones y puertos

¿Cómo debería Colombia asumir el reto de exportar?

11

para la movilización de mercancías y las comunicaciones que son las que nos ayudan a contactarnos con lugares y personas, sin estos componentes es muy difícil conseguir un avance.

Esta afectación, esta medida por los elevados costos que implican mover la mercancía entre los centros urbanos y puertos que a su vez inciden en los precios finales que se ofertan en los mercados internacionales. Así mismo, la falta de infraestructura física de transporte implica riesgos para la entrega oportuna de las mercancías a los compradores externos, por la cual esta causa podría afectar la calidad de la mercancía.

Según, estudio del Doing Business indica que el proceso de exportación de un contenedor cuesta US\$2.255 en Colombia, mientras que el promedio en las naciones de Latinoamérica es de US\$1.268. Es así, que mover una tonelada un kilómetro en este país vale 0,06 centavos de dólar, a diferencia, por ejemplo, de México donde cuesta 0,04 centavos de dólar y en Estados Unidos con 0,03 centavo de dólar. (Vásquez, 2014)

Lo anterior se puede explicar a partir de las teorías de Jean Baptiste Colbert quien afirmaba la importancia de las comunicaciones a través de la red de carreteras y flota mercante, para potenciar el comercio interior y exterior. (Eumed.net Enciclopedia Virtual, 1861)

Así mismo el científico social, Hirschman, dice que para que haya crecimiento y desarrollo debe haber una oferta de recursos humanos, infraestructura pública y estabilidad social, son los fundamentos esenciales de una estrategia. Adicional coloca un gran ejemplo de los países asiáticos en donde la estrategia fue crear una serie de políticas: subsidios, incentivos tributarios, inversión pública en infraestructura, créditos de fomento, coordinación activa de planes de inversión y políticas comerciales que impulsaron las exportaciones. (Blanco, 2013)

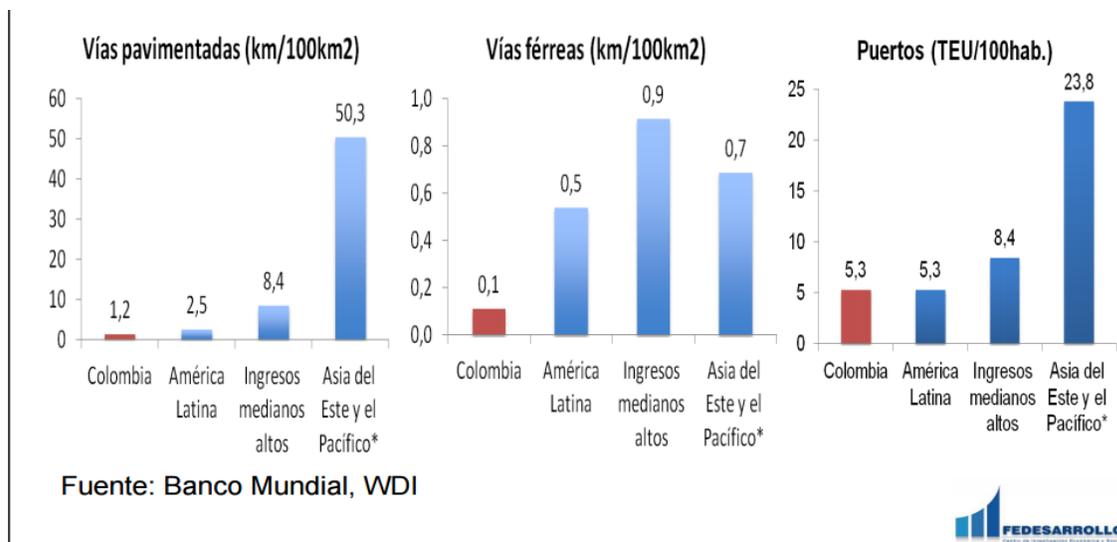
¿Cómo debería Colombia asumir el reto de exportar?

12

De manera similar, coinciden las teorías en que, la infraestructura es uno de los factores económicos importantes, puesto que direcciona hacia el crecimiento del comercio exterior de un país, pero para que esto funcione se deben implementar beneficios que estén coordinados a las políticas comerciales, que se cuente con la competitividad y los recursos para llevar a cabo el desarrollo de una nación.

De esta manera, se observa que Colombia en los últimos años en su infraestructura de transporte comparado con América Latina ha sido inferior en los periodos 2006 – 2010.

Grafico 3: Infraestructura de Colombia y América Latina



(Tito Yepes, Infraestructura de Transporte en Colombia, Fedesarrollo, 2011).

Como se puede observar en el gráfico 3, Colombia comparado con América Latina durante los periodos 2006 y 2010 era inferior en la infraestructura de carreteras en un 1.2 km y en las férreas en 0,1km; situaciones como estas hacen que Colombia no sea competitiva además que retrasa el crecimiento y desarrollo de la economía; de otro lado, se evidencia que esto ha venido mejorando lentamente, de acuerdo al gráfico 4, en el cual se refleja que la inversión que se tuvo en el año 2010 en

¿Cómo debería Colombia asumir el reto de exportar?

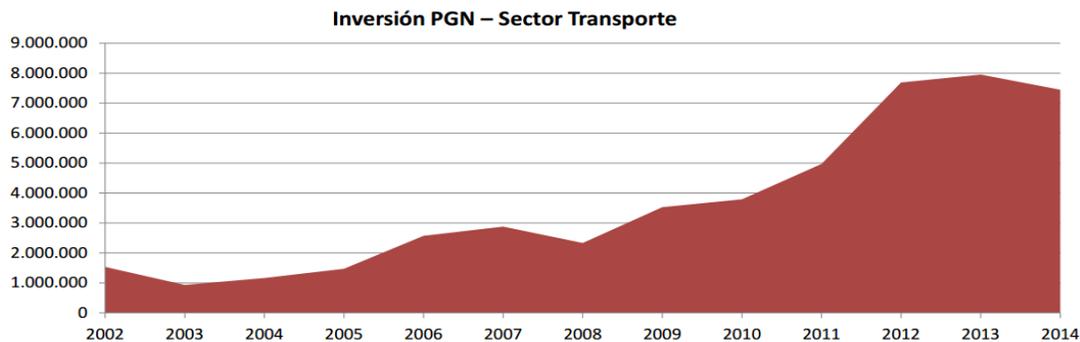
13

infraestructura de transporte fue de \$3,72 billones y en lo recorrido al 2014 subió a \$7,45 billones; esto se debe seguir implementando para conseguir un avance sostenido en la economía de Colombiana.

Grafico 4: Inversiones de Infraestructura 2014

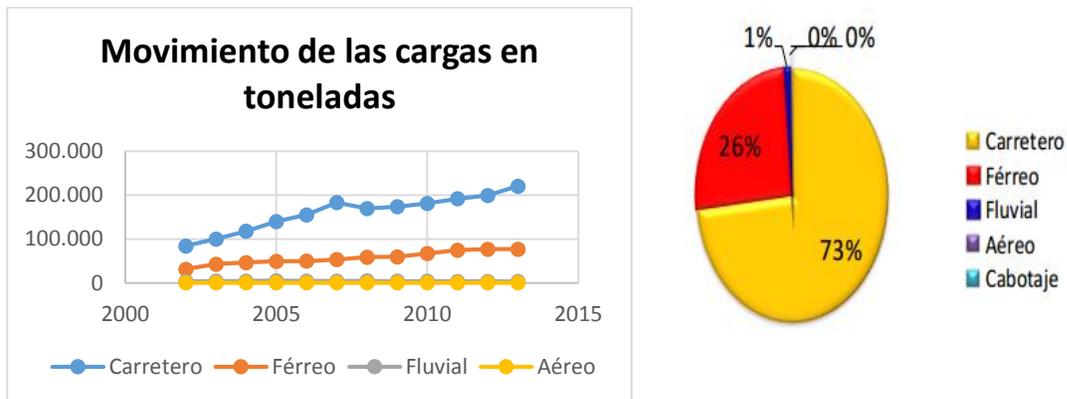
Pasamos de invertir **\$3,72** billones en 2010...

...a invertir **\$7,45** billones en 2014



(Departamento Nacional de Planeación, Avances de Colombia en Infraestructura, 2014)

Grafico 5: Movimientos de Cargas y Porcentajes en los diferentes Modos de Transporte



(Procolombia, Infraestructura Logística y Transporte de Carga en Colombia, 2015)

En las gráficas 5 se analiza que el movimientos de las cargas se hace por carretera en un 73%, así mismo en el otro gráfico se evidencia que siempre ha sido mayor el

¿Cómo debería Colombia asumir el reto de exportar?

14

movimiento de las mercancías por este medio, es por ende que las vías deben estar mejor diseñadas por su gran demanda; seguido está el férreo con un movimiento del 26% por donde se moviliza el carbón en el Atlántico y algunas importaciones por el puerto de Buenaventura, en la red fluvial se tiene un 0% pues aún no está implementado y diseñado para movilización de mercancías, y por último el aéreo con un 0% de movimientos de cargas, ya que este medio no cuenta con la capacidad suficiente para cargas mayores.

Sin embargo, según cifras del 2011 – 2013 se ha visto mejoramiento en el modo carretero en 1.200 km de vías, 554 km doble calzadas, 6,1 kilómetros túneles construidos, 127 puentes construidos y 98% en ejecución presupuestal promedio. (Departamento Nacional de Planeación, Avances de Colombia en Infraestructura, 2014). También está proyectado la recuperación de la navegabilidad del río Magdalena.

El Presidente de la Cámara Colombiana de Infraestructura, Juan Martin Caicedo, indico que el transporte no se puede dejar en manos de las carreteras, porque hay cargas que para que sean competitivas en materia de costo “estas tienen que moverse por vía férrea o a través del río” (Gil, 2013).

Cabe resaltar que actualmente Colombia tiene proyectos, que están en ejecución para las vías de cuarta generación y la recuperación de la navegabilidad del río Magdalena con el fin de mejorar la competitividad, en reducción de tiempos de tránsito; la idea de estas obras es hacer crecer el país en cuanto a infraestructura de transporte de interno y buscar un avance en el desarrollo del comercio internacional.

Según anuncio de la revista Semana dice que, para salir de este subdesarrollo vial, el gobierno anunció el más ambicioso programa de infraestructura emprendido en la historia del país. Se destinarán 50 billones de pesos en 40 proyectos. Para ello

¿Cómo debería Colombia asumir el reto de exportar?

15

lanzó el programa de autopistas de Cuarta Generación (4G) que busca rehabilitar y construir alrededor de 7.000 kilómetros de vías, de las cuales 1.400 son dobles calzadas. A ello se suma la construcción de 141 túneles y 1.300 viaductos. (Revista Semana, 2015).

A continuación se nombran algunos proyectos de las vías de cuarta generación: Autopista Girardot – Honda – Puerto Salgar, Autopista Cartagena – Barranquilla y Circunvalar de la Prosperidad, Autopista Mulaló – Loboguerrero, Autopista al Rio Magdalena 2, Autopista Perimetral Oriente de Cundinamarca, Autopista Conexión pacifico 2, Autopista Conexión pacifico 1, Transversal rio de oro – Aguaclara – Gamarra, Autopista conexión norte. Remedios – Zaragoza – Caucasia y Autopista Conexión pacifico 3.

Acciones complementarias

Para contribuir a las acciones en materia de infraestructura para el transporte, el Gobierno ha considerado reducir el impacto que genera el hecho histórico de tener los puertos alejados de los centros de producción, a partir, de la generación de estímulos a desarrollos productivos cercanos a los puertos y aeropuertos creando zonas francas y zonas económicas especiales que son centros de producción cercanos a los puertos, esto con el fin de crear competitividad.

En el mismo orden, se ha modernizado y facilitado el proceso de legalización de las mercancías de entrada y salida a través de cambios en la normatividad, desarrollo tecnológico, capacitación, etc., prueba de ello es el reciente decreto 390 del 7 de Marzo de 2016 (Estatuto aduanero, la implementación del VUCE y los sistemas implementados por la DIAN).

Finalmente, mejorar en la infraestructura física como eslabón de la cadena de competitividad en los mercados internacionales, no es el único pero si es el más

¿Cómo debería Colombia asumir el reto de exportar?

16

urgente y en el que se evidencian mayores desarrollos para lograr el reto exportador que tiene el país

Conclusiones

Las exportaciones son indispensables para la consolidación económica de los países en un mundo globalizado, por tal se vienen suscribiendo tratados de libre comercio que facilitan los intercambios.

En el reto de aumentar las exportaciones es necesario garantizar condiciones asociadas con la diversidad de la oferta exportable, la creación de cultura exportadora en las organizaciones, el cumplimiento de los requisitos que piden los mercados internacionales y en particular las condiciones internas de infraestructura física para la distribución y movilidad de bienes y servicios. Todas le suman al cumplimiento del reto pero por las características de un mundo que ha venido eliminando barreras de entrada a los mercados, garantizar condiciones adecuadas para el tránsito de las mercancías es de vital importancia.

Es precisamente en esta última parte donde se centra mi atención al evidenciar que el país tiene falencias en la mayoría de los aspectos que componen la infraestructura física (vías y aeropuerto) comparados con países de similar situación.

La situación anterior nos implica desventajas en los costos, los tiempos y la calidad comparadas con países de América Latina, hecho que redundará en nuestra competitividad regional. A esto se suma el haber suscrito tratados de libre comercio que significan el incremento en los flujos de mercancía que entran y salen del país, hecho que se verá impedido si no se mejoran las condiciones físicas.

¿Cómo debería Colombia asumir el reto de exportar?

17

El país es consciente de tal situación, razón por la cual ha venido implementando políticas, para la construcción de vías de 4G, la recuperación del río Magdalena y la optimización de los principales puertos y aeropuertos que sin duda contribuirán a acercarse a las condiciones necesarias para cumplir con el reto exportador.

Sin embargo, es necesario que los logros en infraestructura física interna se acompañen de acciones para combatir la corrupción, la violencia y el narcotráfico, mejorar y crear la cultura exportadora, continuar con la modernización institucional, formar capital humano, entre otros.

A todo lo anterior quisiera agregar, que Colombia tiene como llevar a cabo el reto de exportar y de crecer económicamente. Es solo, que primero se debe estructurar la parte interna del país, con ello me estoy refiriendo a la infraestructura física interna, aunque si bien es cierto el actual gobierno viene trabajando, pero aún sigue siendo demorado y con cada día que pasa, el mundo evoluciona y las exigencias serán más grandes y fuertes, lo cual seguirán siendo un reto nuevo y cambiante para Colombia.

¿Cómo debería Colombia asumir el reto de exportar?

18

Anexos

Entrevista

Fecha: 26 de Abril de 2016

Entrevistador: Natalie Aunta Duarte

Estudiante: Especialización de Gerencia en Comercio Internacional

Universidad Militar Nueva Granada

Entrevistado(a): Yamil Alberto Arango

Profesor: Comercio Internacional

Profesor buenas tardes, a continuación le haré unas preguntas relacionadas con el comercio exterior de Colombia y como está frente a los mercados internacionales.

1. Colombia es realmente competitivo frente al comercio internacional, por qué?

Considero que no. Ser competitivo implica llegar a los mercados internacionales con una combinación de bajos costos, buenos productos y en el tiempo acordado, los tres aspectos dependen de la infraestructura física para el transporte interno, en lo cual se encuentra rezagado frente a nuestra competencia directa (Países de Centro y Sur América, ex-colonias africanas, entre otros).

Una medida evidente la establece el hecho de que el país presenta los índices más críticos de la región en lo que se refiere a mover un contenedor entre el centro del país y los puertos. A esto se suma el hecho de que nuestras exportaciones se concentran en productos del sector primario con poco o ningún valor agregado, cuyos precios internacionales tienden a deteriorarse por el incremento de la competencia que proponen economías similares.

¿Cómo debería Colombia asumir el reto de exportar?

19

2. Cree usted que los Tratados de Libre Comercio han beneficiado a Colombia, en el comercio exterior?

Pienso que sí. Los tratados de libre comercio firmados por Colombia han tenido como objetivo central los productos no tradicionales, es decir aquellos que no pertenecen exclusivamente al sector primario y exigen por tanto generar valor agregado. Tal circunstancia conlleva a una diversificación en la oferta exportable lo que junto al hecho de hacernos menos dependientes de uno o dos compradores nos da independencia.

3. Qué ventajas y desventajas tiene la infraestructura de transporte interno frente al comercio internacional?

Las ventajas se asocian al hecho de que por nuestra conformación territorial física tiene la posibilidad de mover mercancía por los 4 modos de transporte y también combinados, hecho que facilitaría eficiencia en la cadena de distribución principal y con ellos costos tiempos y calidad en las entregas.

La desventaja se asocia con el error histórico en la planeación del desarrollo económico colombiano al considerar la ubicación de los centros de producción distantes de las costas, en donde se encuentran los puertos.

4. Cree usted que la infraestructura de transporte interno es uno de los factores débiles en la economía?

Si, en un mundo globalizado la economía de un país crece cuando hay una internacionalización de las empresas. Ningún país podría hoy vivir en autarquía, esto es, sin intercambiar bienes y servicios con otras economías. Tal situación es viable solo si se puede responder por la entrega y el recibo de la mercancía que entra y sale del país.

¿Cómo debería Colombia asumir el reto de exportar?

20

Referencias

Ministerio de Hacienda y Crédito Público. (30 de 12 de 1999). *Secretaría del Senado*. Recuperado el 28 de 03 de 2016, de http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/decreto_2685_1999.html

Aguilar, K. H. (26 de 10 de 2012). *Universidad Técnica de Machala Facultad de ciencias empresariales Escuela de Economía*. Recuperado el 20 de 03 de 2016, de <http://es.slideshare.net/katerineHuaman14/comunidad-andina-14905309>

Blanco, L. A. (Junio de 2013). *Revista de Economía Institucional: HIRSCHMAN: UN GRAN CIENTIFICO SOCIAL*. Obtenido de <http://www.economiainstitutional.com/esp/vinculos/pdf/no28/lblanco.pdf>

BusinessCol.com. (2013). *Comercio exterior: Acuerdos, convenios y tratados de comercio exterior de Colombia y Mercosur*. Recuperado el 29 de 03 de 2016, de http://www.businesscol.com/comex/exporconv_colombia-mercosur.htm

Definición ABC. (2007 - 2016). Recuperado el 27 de 03 de 2016, de <http://www.definicionabc.com/economia/comercio-exterior.php>

Definición ABC. (2007 - 2016). Recuperado el 26 de 03 de 2016, de <http://www.definicionabc.com/general/infraestructura.php>

Definición ABC. (2016). Recuperado el 26 de 03 de 2016, de <http://www.definicionabc.com/economia/exportacion.php>

Departamento Nacional de Planeación, D. (10 de 06 de 2014). *Avances de Colombia en Infraestructura*. Recuperado el 23 de 03 de 2016, de <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Transporte%20Vas%20Comunicaciones%20Energia%20Minera/Foro%20Latinoamericano%20de%20Liderazgo%20en%20Infraestructura.pdf>

Departamento Nacional de Planeación, D. (10 de 06 de 2014). *Avances de Colombia en Infraestructura*. Recuperado el 23 de 03 de 2016, de <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Transporte%20Vas%20Comunicaciones%20Energia%20Minera/Foro%20Latinoamericano%20de%20Liderazgo%20en%20Infraestructura.pdf>

¿Cómo debería Colombia asumir el reto de exportar?

21

Eumed.net Enciclopedia Virtual, E. (1861). *Enciclopedia Virtual, Economistas Jean Baptiste Colbert*. (i. e. Lettres, Editor, & P. Clement, Productor) Recuperado el 23 de 03 de 2016, de <http://www.eumed.net/cursecon/economistas/colbert.htm>

Foro Económico Mundial. (2014). *Departamento Nacional de Planeación*. Recuperado el 23 de 03 de 2016, de https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Desarrollo%20Empresarial/Documento_FEM_2014.pdf

Garay, J. (05 de 1998). *Colombia: estructura industrial e internacionalización 1967-1996*. Recuperado el 27 de 03 de 2016, de <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/economia/industriatina/246.htm>

Gil, J. R. (09 de 08 de 2013). *El Mundo. Com*. Recuperado el 05 de 03 de 2016, de http://www.elmundo.com/portal/noticias/economia/transporte_fluvial_y_terrestre_futuro_de_antioquia.php#.VtvEfvnhDIV

Icesi, U. (28 de 11 de 2011). *Después de 15 años de TLC con México, Colombia aún no lo ha aprovechado*. Recuperado el 29 de 03 de 2016, de <http://www.icesi.edu.co/blogs/actualidad/2011/11/28/despues-de-15-anos-de-tlc-con-mexico-colombia-aun-no-lo-ha-aprovechado/>

Lettres, i. e. (Ed.). (1861). *eumed.net Enciclopedia virtual*. (P. Clement, Productor) Recuperado el 23 de 03 de 2016, de <http://www.eumed.net/cursecon/economistas/colbert.htm>

Martha L. Escobar S., G. G. (2010). *Transporte en cifras versión 2010*. Recuperado el 05 de 03 de 2016, de [file:///C:/Users/Jhon%20cruz/Downloads/TRANSPORTE%20EN%20CIFRAS%202010%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/Jhon%20cruz/Downloads/TRANSPORTE%20EN%20CIFRAS%202010%20(1).pdf)

Ministerio de Comercio Industria y Turismo. (2011). *Caricom - Ministerio de Comercio, Industria y Turismo*. Recuperado el 03 de 04 de 2016, de <http://www.mincit.gov.co/tlc/publicaciones.php?id=11951>

Ministerio de Comercio Industria y Turismo, P. C. (2012). *Procolombia: Abecé del TLC Colombia - Chile*. Recuperado el 20 de 03 de 2016, de http://www.procolombia.co/sites/default/files/cartilla_chile_0.pdf

¿Cómo debería Colombia asumir el reto de exportar?

22

Ministerio de Comercio, P. C. (06 de 2012). *Bancoldex: TLC Entre Colombia y Estados Unidos*. Recuperado el 27 de 03 de 2016, de https://www.bancoldex.com/documentos/3758_TLC_eltiempo_03.pdf

Ministerio de Comercio, P. C. (06 de 2012). *Bancoldex: TLC Entre Colombia y Estados Unidos*. Recuperado el 20 de 03 de 2016, de https://www.bancoldex.com/documentos/3758_TLC_eltiempo_03.pdf

Molano, A. (01 de 08 de 2012). *Colombia Digital: Qué es el TLC*. Recuperado el 09 de 04 de 2016, de Un Tratado de Libre Comercio (TLC) es un acuerdo entre dos o más países, firmado luego de varias rondas de negociación, que busca acelerar la economía a través de la apertura del mercado nacional para la oferta extranjera.

Mundial, F. E. (2014). *Departamento Nacional de Planeación*. Recuperado el 23 de 03 de 2016, de https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Desarrollo%20Empresarial/Documento_FEM_2014.pdf

Páez, L. G. (2009). *Proexport Colombia: Colombia y el Triangulo del norte*. Recuperado el 03 de 04 de 2016, de <http://antiguo.proexport.com.co/vbecontent/library/documents/DocNewsNo10677DocumentNo8994.PDF>

Procolombia. (08 de 2011). *Colombia y Canadá*. Recuperado el 03 de 04 de 2016, de <http://www.procolombia.co/noticias/colombia-y-canada-libre-comercio-para-mas-desarrollo>

Procolombia. (2015). *Infraestructura Logística y Transporte de Carga en Colombia*. Recuperado el 23 de 03 de 2016, de <http://colombiatrade.com.co/sites/default/files/Perfil%20Colombia%20para%20portal%20Colombiatrade.pdf>

Procolombia. (2015). *Procolombia: Infraestructura logística y transporte de carga en Colombia*. Recuperado el 28 de 03 de 2016, de <http://colombiatrade.com.co/sites/default/files/Perfil%20Colombia%20para%20portal%20Colombiatrade.pdf>

Procolombia. (2015). *Procolombia*. Recuperado el 23 de 03 de 2016, de <http://colombiatrade.com.co/sites/default/files/Perfil%20Colombia%20para%20portal%20Colombiatrade.pdf>

¿Cómo debería Colombia asumir el reto de exportar?

23

Procolombia. (11 de 2015). *Procolombia: Analisis de Exportaciones Colombianas*. Recuperado el 28 de 03 de 2016, de file:///C:/Users/Jhon%20cruz/Downloads/2015.11.06_analisis_de_exportaciones_colombianas_ene-octubre_2014-2015.pdf

Procolombia. (s.f.). *Procolombia*. Recuperado el 28 de 03 de 2016, de <http://www.colombiatrade.com.co/como-exportar>

Proexport, A. (2001). *Acuerdo Comercial Colombia y Cuba*. Recuperado el 03 de 04 de 2016, de <http://antiguo.proexport.com.co/vbecontent/library/documents/DocNewsNo8587DocumentNo7062.PDF>

Red Colombiana de Acción Frente al Libre Comercio. (24 de 07 de 2014). *La Desintegración de la CAN: Otra Consecuencia de los TLC*. Recuperado el 29 de 03 de 2016, de <http://www.recalca.org.co/la-desintegracion-de-la-can-otra-consecuencia-de-los-tlc/>

Reina, M. (06 de 2013). *Proexport Colombia: Importancia de la Alianza del Pacífico para Colombia*. Recuperado el 29 de 03 de 2016, de file:///C:/Users/Jhon%20cruz/Downloads/IMPORTANCIA_DE_LA_ALIANZA_DEL_PAC%C3%8DFICO_PARA_COLOMBIA.pdf

Revista Semana. (12 de 09 de 2015). Recuperado el 06 de 03 de 2016, de <http://www.semana.com/economia/articulo/la-revolucion-de-las-autopistas/442183-3>

Tito Yepes, J. R. (08 de 2011). *Fedesarrollo*. Obtenido de <http://www.fedesarrollo.org.co/wp-content/uploads/2011/08/Infraestructura-de-Transporte-en-Colombia-Presentaci%C3%B3n-CCI-Nov19.pdf>

Tito Yepes, J. R. (08 de 2011). *Infraestructura de Transporte en Colombia, Fedesarrollo*. Obtenido de <http://www.fedesarrollo.org.co/wp-content/uploads/2011/08/Infraestructura-de-Transporte-en-Colombia-Presentaci%C3%B3n-CCI-Nov19.pdf>

Uriel, O. S. (12 de 11 de 2008). *¿Por qué no somos competitivos para exportar?* Obtenido de <http://www.elespectador.com/columna90086-no-somos-competitivos-exportar>

Vásquez, D. (10 de 06 de 2014). *El Mundo.Com. Exportar un contenedor vale el doble en Colombia*. Recuperado el 14 de 04 de 2016, de

¿Cómo debería Colombia asumir el reto de exportar?

24

http://elmundo.com/portal/noticias/economia/exportar_un_contenedor_vale_el_doble_en_colombia.php#.Vw_hd_nhDIU

Victoria, D. Z. (10 de 06 de 2014). *Departamento Nacional de Planeación* .

Recuperado el 23 de 03 de 2016, de

<https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Transporte%20Vas%20Comunicaciones%20Energia%20Minera/Foro%20Latinoamericano%20de%20Liderazgo%20en%20Infraestructura.pdf>