

¿ES LA GEOGRAFÍA AMIGA O ENEMIGA DE COLOMBIA?

MARIANA GÓMEZ CARRILLO

ASESOR: ANTONY MALMO

COLEGIO MARYMOUNT

PROYECTO DE GRADO

MEDELLÍN

2013

ÍNDICE

Introducción	III
Pregunta	IV
1. Objetivos.....	IV
1.1 Objetivo general	IV
1.2 Objetivos específicos.....	IV
2. Conceptos básicos de exportación	IV
3. Proceso a resolver.....	V
3.1 ¿Cuál es el problema?.....	V
3.2 ¿Cuáles son las posibles estrategias?.....	XI
3.3 ¿Cuáles son los caminos para llegar a estas estrategias?.....	XIII
4. Entrevistas.....	XIV
5. Conclusiones	XXII
6. Bibliografía.....	XXIII

Introducción

El presente trabajo se realizó con el propósito de llevar a cabo el proyecto de grado, el cual consta de un marco teórico y una presentación sustentable frente a unos jurados conocedores del tema. Este trabajo es dado en el colegio con el fin de que a puertas de nuestra universidad aprendamos a estructurar un tema de interés y seamos lo suficientemente conocedoras para exponerlo con elocuencia.

Este proyecto se basa entonces en exponer un problema económico de Colombia. El proceso se hizo a través de investigación, conociendo estadísticas y datos que permitieron llegar a las respuestas de las preguntas que se plantean a través de este documento.

Por medio de entrevistas se hicieron claros conceptos de exportación, globalización e infraestructura. El proceso tomo en cuenta los problemas, las estrategias y los caminos para llegar a estas con el fin de plantear una idea clara sobre una de las realidades de Colombia.

Me quedo por concluir la respuesta a la pregunta planteada en el trabajo sobre la cual se tendrá conocimiento al final de este proyecto

Pregunta

¿Es la geografía amiga o enemiga de Colombia?

1. Objetivos

1.1 Objetivo general

Exponer un factor de gran importancia que afecta la economía colombiana.

1.2 Objetivos específicos

Exponer el problema.

Plantear posibles estrategias.

Mostrar caminos para llegar a estas.

2. Conceptos básicos de exportación

La función del exportador es brindarle al importador las mejores herramientas para que no se suban los costos a través de los fletes y la función del importador es que o le salga costosa la importación.

Existen las SIA que son sociedades de intermediación aduanera, son identidades jurídicas que median entre el importador y el exportador. Contratan los medios de

transporte y le presentan al cliente las diversas tarifas para ver la mejor negociación.

El costo de las exportaciones dependen primero de la oportunidad, que quiere decir esto, que si yo necesito que una mercancía este en el lugar de destino en dos días necesariamente la tengo que mandar por avión, que es en costo 1:3 al transporte terrestre. Segundo dependen del volumen, si el volumen es muy grande para caber en un avión necesariamente se tiene que mandar en barco lo que quiere decir que yo tengo que tener el suficiente tiempo como para trasladar mi producto a las costas, mandarlo en barco y transportarlo en el país de llegada a su destino. Todo esto me marca si yo le puedo incrementar el precio o no.

El principio fundamental de la exportación es que se cobra el mayor precio entre lo que me dé, el peso o el volumen.

El flete es un precio del alquiler de un medio de transporte. Lo que define si me sirve el flete o no es la oportunidad. Llevar el producto en el tiempo oportuno donde se necesita. Ejemplo si el exportador necesita llevar una mercancía a México y la tienen que nacionalizar y ya está todo listo con la aduana Mexicana y todo este proceso lo necesita de afán el exportador porque necesita salir el jueves de aduana y entregarla, que se necesita, mandarla por avión.

3. Proceso a resolver

3.1 ¿Cuál es el problema?

La economía colombiana posee muchos problemas, sin la intención de ignorarlos, quisiera enfocarme en uno que es de gran importancia y que sobretodo la mayoría

de veces se pasa por alto o que para el común de los colombianos es totalmente inexistente.

El fuerte de la economía colombiana son las exportaciones de materia prima que constituyen el 70% de esta. Esto demuestra que un gran bienestar económico del país se encuentra en el sector primario.

Colombia tiene múltiples ventajas:

- Cuenta con dos costas.
- Acceso cercano al canal de Panamá.
- Estar ubicado sobre la línea del ecuador (le permite tener los 5 pisos térmicos, con esto variedad de cosechas).
- Es el país más cercano a China en Sudamérica (una de las mayores potencias a nivel de exportación).

A pesar de todo esto Colombia es la séptima economía a nivel latinoamericano constando este de 18 países, según el Instituto de Competitividad Aden. Aunque Colombia está en la primera mitad la sobrepasan naciones más pequeñas ya que la economía colombiana carece de estabilidad en algunas cosas como la inflación, el desempleo, el índice de pobreza, las exportaciones etc.

La geografía de Colombia hace que el costo de las exportaciones sea muchísimo más alto que el de otros países. Es increíble pensar que una carga enviada desde Buenaventura a Bogotá (337.6km) tenga un costo aproximado de US\$160 y que de Buenaventura a Shanghái (15,655km) tenga un costo de US\$60.

En el reporte de tarifas de transporte de PROEXPORT se puede evidenciar dicha información.

Sistema de Información Comercial

Logística de Exportación

Reporte de Tarifas de Transporte Terrestre por



País: Colombia

Punto embarque: TODOS

Origen:
País: Colombia

Punto: Buenaventura

Destino:

Desembarque:

Empresa Transportadora	Punto de Embarque	Punto de Desembarque	Tipo de Producto	Tipo de Equipo	Valor de la Tarifa	Moneda de la Tarifa	Pago Flete	Fecha Actualización
Transportador 37842	Bogotá	Buenaventura	Carga general o seca	Contenedor 20' hasta 17 ton	1,290,000.00	COP	Prepago / Al cobro (PP/CC)	6/1/2012
Transportador 37842	Bogotá	Buenaventura	Carga general o seca	Contenedor 20 pies hasta 8 ton	1,058,000.00	COP	Prepago / Al cobro (PP/CC)	6/1/2012
Transportador 37842	Bogotá	Buenaventura	Carga general o seca	Contenedor 20' más de 18 ton	1,650,000.00	COP	Prepago / Al cobro (PP/CC)	6/1/2012

Pago Flete (PP Pre pagado, CC Al cobro)

La información contenida en Rutas y Tarifas es de carácter referencial, siendo suministrada directamente por las empresas prestatarias. Están sujetas a cambios sin previo aviso por factores propios de la actividad o de sus volúmenes del comercio; por lo tanto PROEXPORT COLOMBIA se excluye de cualquier obligación contenida en estos reportes, de igual forma la mención de distintas empresas no suponen recomendación alguna por parte de la entidad. Para sus comentarios contáctese con el correo electrónico logistica@proexport.com.co.

Sistema de Información Comercial



Logística de Exportación

-Reporte de Tarifas de Transporte Marítimo por Ruta

País de origen: Colombia Punto: Buenaventura
 Embarque: País de destino: China
 Punto: Desembarque: Shanghai

Agente Comercial	Línea Marítima	Punto de Embarque	Punto de Desembarque	Nombre de Producto	Tipo de Carga	Valor Tarifa USD	Recargo	Valor Recargo	Moneda Recargo	Fecha Actualización
Empresa 8325	Naviera 14635	Buenaventura	Shanghai	Carga General	Contenedor de 20'	450	ISPS	10	USD	8/14/2013
					Contenedor de 20'	450	BAF	295	USD	8/14/2013

Pago Flete (PP Prepagado, CC Al cobro). Tipo Carga (Carga Suelta - Rango 1 BB R1, Carga Suelta - Rango 2 BB R2, Carga Suelta - Rango 3 BB R3, Carga Suelta Mínima BB Mín, Contenedor de 20'Cont. 20', Contenedor de 20' Flat Rack Cont. 20' Flat Rack, Contenedor de 20' Open Top Cont. 20' Open Top, Contenedor de 20' Plataforma ont. 20' Plataforma, Contenedor de 20' Refrigerado Cont. 20'R, Contenedor de 20' Tanque Cont. 20' Tanque, Contenedor de 20' Ventilado - Fantainer Cont. 20' FN, Contenedor de 40' Cont. 40', Contenedor de 40' Flat Rack Cont. 40' Flat Rack, Contenedor de 40' High Cube Cont. 40' HC, Contenedor de 40' Open Top Cont. 40' Open Top, Contenedor de 40' Plataforma Cont. 40' Plataforma, Contenedor de 40' Refrigerado Cont. 40'R, Contenedor de 40' Refrigerado High Cube Cont. 40' RHC, Contenedor de 40' Ventilado - Fantainer Cont. 40' FN, Contenedor de 45' Cont. 45')

Según las estadísticas del FMI sobre la balanza de pagos de los países como Colombia que tienen alto déficit en movilidad y una geografía compleja pagan por costos de transporte tres veces más de lo que pagan por las tarifas de exportación a cada país.

Según la revista semana en base a estadísticas oficiales, Colombia durante los últimos nueve meses ha tenido un crecimiento de la producción nacional del 2.9 por ciento estancado. Lo que permite concluir que Colombia cerrera el año con un crecimiento del 2.7 por ciento.

Los grandes productores de materia prima como China e India se han visto afectados por las secuelas que dejó la última crisis económica ya que el mundo entero aún está en recesión. Esto indica que los precios de la materias primas tenderán a la baja, lo que muestra un gran problema para Colombia ya que nuestra economía sigue dependiendo de la exportación de productos sin ningún valor agregado y para nuestro país es imposible bajar los precios de exportación con los costos tan altos que pagamos por transporte. Lo que muestra esto es que muy probablemente la materia prima de Colombia no será la más apetecida del mercado y la economía Colombia seguirá en descenso.

Colombia no genera exportaciones de productos con valor agregado y esto hace que Colombia jamás crezca vendiendo en potencia materia prima.

Uno de los más grandes problemas en Colombia es que no es competitiva en logística entonces es muy costoso transportar los productos a causa de la geografía y la falta de infraestructura, en Colombia no aprendimos a usar el transporte multimodal, los proyectos de ferrocarriles se dejaron acabar en Colombia, cuando un tren hacia el interior del país para transportar producto es lo más eficiente que se podría utilizar ya que lleva muchísima carga en una sola máquina. Analizando el problema de la geografía, lo que hace que esto sea un problema es la falta de infraestructura que el país tiene, hay proyectos como la

ruta del sol que está hace ya 4 gobiernos y ninguno le ha invertido lo suficiente para acabarla

Colombia tiene una alianza muy grande donde entro como socio que es La Alianza Del Pacifico, son cuatro países, lo más importantes de américa latina de la costa oeste que son Chile, Perú, México y Colombia, con el fin de atacar los mercados asiáticos, australianos. El puerto de buenaventura es de gran importancia para este fin y no hay una vía de infraestructura buena para el acceso a este puerto.

A Colombia le falta conocer mucho de los mercados internacionales, la gente que viaja a este fin es relativamente poca, la gente prefiere ir a China a traer cosas baratas que a conocer el mercado.

Nuestro país también tiene un serio problema de desarrollo de producto acomodado a los estándares internacionales entonces simplemente hay productos que no compiten y finalmente necesitamos conocer más las culturas con las que negociamos, normalmente cada estado, cada país es un mundo y es una forma distinta de negociar.

Esa falta de organización es la que no le gusta a los inversionistas y nos impide el progreso. Para los inversionistas no hay garantías, el poder tener acuerdos de estabilidad tributaria y estabilidad jurídica y en Colombia cada año hay reformas tributarias y las leyes son cambiadas y esa estabilidad hace que el inversionista no pueda estar tranquilo en el país.

3.2 ¿Cuáles son las posibles estrategias?

Las soluciones frente a este problema son ideales puesto que necesitan de grandes inversiones y planes por parte del estado y el sector privado.

Unas de estas posibles estrategias son:

- Ideal poder utilizar el transporte multimodal por ejemplo salgo desde Bogotá que es el centro del país por una carretera buena digamos ruta del sol, llego hasta cierto punto donde se vuelva eficiente por fletes y me voy hasta el río Magdalena y por medio de un transporte fluvial se entrega la carga hasta llegar al puerto de Cartagena. Hay que ser eficientes y es lo que nos está haciendo falta. Las iniciativas de transporte son ideales porque se utilizaría toda la geografía nuestra que es una geografía muy rica y es muy diversa y este no la encontramos en ningún otro país, lastimosamente no la sabemos utilizar para bien.
- Es esencial que el gobierno haga los estudios completos de normas ambientales presupuesto, asentamientos etc. para que se entregue un proyecto listo para la licitación y se pueda empezar a construir sin ningún problema. Hay esfuerzo pero debe ser mayor. Se ha evidenciado progreso por parte del estado. El recién firmado TLC con Los Estados Unidos tiene como prioridad volver a Barranquilla el puerto más importante de Colombia.
- Implementar tecnología sirve para que en Colombia empecemos a fortalecer los productos con valor agregado, si Colombia sigue insistiendo en producir productos sin ningún valor agregado jamás podremos crecer económicamente y competitivamente. Hay que hacer parte del proceso a los campesinos, hay que hacer lo posible por ayudarlos al crecer en el proceso. Hay que fomentar la credibilidad y los beneficios del cambio. Lamentablemente siempre en los

cambios hay sacrificios y no todo el mundo está capacitado y bien posicionado para la globalización.

- Hay que invertir en el desarrollo y el fortalecimiento de las costas. Los puertos son esenciales para el crecimiento productivo del país y también en el proceso de establecer mayores relaciones con otros países.
- La educación del país es la raíz de todo, con educación el país está mejor preparado para cualquier situación. Es mucho más fácil sacar adelante a un país educado, ya que es mucho más fácil encontrar oportunidades, a un país que prevalezca el analfabetismo y la única salida para los ciudadanos sea completamente reducida y muchas veces, casi todas al margen de la ley. Es mucho más fácil enseñarle a alguien que estudia, nuevos métodos, nuevas tecnologías, adaptaciones.
- Hay que fortalecer a los otros sectores económicos también. Todos se complementan y todos se benefician entre sí. Un ejemplo, si una empresa manufacturera de ropa apoya al sector primario de algodón en el que se está implementando tecnología nueva para hacer algodón más barato, más eficiente y de mejor calidad. Esto le conviene a la empresa manufacturera ya que su producto va a ser de calidad y a precio bajo o estándar. Esta empresa al igual que el sector primario necesitan de infraestructura que les permita movilizar y distribuir sus productos al interior y al exterior del país, el sector de servicios es el que financia junto al estado.
- Zonas francas, hay que incentivar más a las empresas, beneficios para promover la industria en las costas y así poder desarrollar estos puertos y convertirlos en polos de desarrollo y centro de negocios.

3.3 ¿Cuáles son los caminos para llegar a estas estrategias?

Es simple. Hay algo esencial, adaptación. En mi opinión es lo primero que se debe hacer. Hay que saber adaptarnos, saber crear estrategias y saber funcionar de la forma más inteligentemente posible, Colombia no puede aplazar más el proceso de la globalización.

Es de gran importancia priorizar el apoyo e inversión por parte del estado y el sector privado ya que estos le tienen que dar importancia a desarrollar los proyectos de infraestructura. Hay que escoger un buen gobierno y crearles a los ciudadanos conciencia sobre estos temas ya que nos conciernen a todos.

¿Por qué es importante? Trae desarrollo, empleo, productividad y bienestar. Colombia necesita estabilidad y crecimiento económico.

4. Entrevistas

Hernán Álzate A.

Vicepresidente Unidad Estratégica

Tesorería – Posición Propia

Mercado de Capitales

Grupo Bancolombia



1. **¿Cree usted que Colombia está bien posicionada para la globalización?**

- “Colombia esta geográficamente preparado para la globalización porque es la punta de entrada a las otras economías de Latino América y de las economías que están ubicadas en el cono sur, las salidas a Centro América y a los demás países. Pero tiene un problema muy grande en infraestructura. Colombia viene negociando una cantidad importante de TLC con otras naciones y es ahí donde viene la pregunta de si tenemos en realidad la oferta suficiente desde el punto de vista de infraestructura para que esos negocios empiecen a gestarse y a contribuir a la competitividad del país, es donde tenemos en realidad nuestro primer talón de Aquiles. En principio desde lo que es la situación geográfica de Colombia si estamos preparados, pero también debemos preguntarnos que tenemos y que hemos hecho con ello, hay muchos proyectos de infraestructura que todavía no han salido, por ejemplo ruta del sol, las autopistas de la montaña etc. Estos proyectos están enmarcados dentro del plan nacional de desarrollo. Estamos haciendo mucho y eso está bien, en abrir las puertas para tener una economía mucho más abierta

mucho más global, pero por ahora lo que le podemos ofrecer a quien viene a invertir en el país todavía está muy limitado.

Corea del sur firma el TLC con Colombia porque nos ven a nosotros como un punto de entrada a los demás países de la región. La posición geográfica de Corea no le permite tener una relación directa con los otros países mientras que en Colombia se puede ubicar acá facilitando muchísimo el comercio internacional.

El puerto que tiene un mayor desarrollo es el de Cartagena, el de Barranquilla todavía le hace falta e infortunadamente al de Buenaventura que es clave por todo el acceso a Asia todavía le sigue haciendo falta. Es muy costoso para alguien que trae sus productos desde otro país dejarlos en el puerto y trasladarlos hacia el interior del país donde se encuentran los polos de desarrollo. Hacer ese traslado implica unos fletes muy altos y el costo final del producto se encarece entonces no se vuelve competitivo entonces Colombia puede negociar muchos TLC con cualquier país pero si al final del día todos esos pasos que da para que el producto llegue al cliente final no están debidamente sintonizados y ajustados claramente los productos no van a llegar. Si, el intercambio comercial se da, queda en el papel firmado pero del dicho al hecho hay mucho trecho. Entonces el posicionamiento si lo tenemos pero nos falta mucho en competitividad”.

2. ¿Cuáles son las principales amenazas y oportunidades de su sector?

- “Es un sector o grupo de compañías que esta interactuando permanentemente con diferentes agentes hay muchas oportunidades en la medida en que estas economías que están en desarrollo vayan presentando oportunidades y nosotros podamos acompañar el desarrollo del país. Somos un agente que cataliza de alguna manera y

permite que las necesidades de algunos de los clientes o industrias o sectores económicos puedan ser atendidas a través de las entidades financieras entonces nosotros vemos un sin número de oportunidades no solamente en Colombia como jugadores regionales sino también en centro América y en los otros países de Latino América.

Amenazas en este sector siempre las va haber porque van a querer otras entidades importantes a nivel internacionales entrar al mercado, de hecho lo que hemos visto durante los últimos dos años ha sido esto, ha sido una migración y un interés muy importante de parte de bancos entrando a Colombia. Pero en términos generales más que amenazas lo vemos como oportunidades porque esta competencia es una competencia sana vigilada por la Superintendencia Financiera, que trae nuevos productos para los clientes porque vienen de otras economías cada vez más desarrolladas y a su vez nos presentan a nosotros retos de igualar esa oferta de valor y de producto”.

3. ¿Cómo cree usted que influye la geografía en la economía?

- “Influye muchísimo incluso si uno ve un poco de historia normalmente los polos de desarrollo están en las zonas que están cercanas al mar, lo que pasa con el puerto de Hamburgo, con Londres, Nueva York, Los Angeles Tokio, Hong Kong, Dubái, en fin por donde uno lo vea. Esos polos de desarrollo se dan ahí por el acceso que tienen otras economías por el intercambio comercial. La geografía realmente influye e influye demasiado porque facilita el intercambio comercial entre los países”.

4. ¿Cuáles cree usted que son las posibles soluciones para los problemas de su sector?

- “No tanto soluciones porque no estamos hablando de problemas muy de fondo. Lo que siempre ocurre en este sector es que tiene mucha regulación. Hay muchos cambios que se avecinan, producto de la crisis del 2008. Todas las economías que estaban ubicadas por el sector de la construcción y a causa de ello salen unas nuevas normas que le dicen a las entidades financieras para negociar con ciertos requisitos”.

5. ¿Cuáles serían los posibles caminos para llegar a ellas?

- “Los posibles caminos a seguir son la adaptación, la dinámica debe ser permanente y no perder de vista que los mercados son más globales que locales”.

Juan Felipe Cadavid Mejía
Gerente de Tesorería y Riesgos



1. ¿Cree usted que Colombia está bien posicionada para la globalización?

- “Colombia tiene una ventaja geográfica que es pues que tenemos acceso a dos costas y en teoría nos deberían dar una ventaja competitiva ya que tienes acceso a Asia por el pacifico y prácticamente al resto del mundo por el atlántico.

¿Cuál es el problema? Tenemos solo un puerto en el pacifico, un puerto saturado, con serios problemas de clima, en buenaventura llueve un 70% del año, tiene problemas de orden público y serios problemas de infraestructura del puerto hacia el interior.

Es absurdo que el puerto que mueve el 65% de la carga de Colombia tenga unas vías de acceso de esa naturaleza.

Estamos desaprovechando la ubicación cercana a Panamá y las dos costas que finalmente tenemos tres puertos aunque el puerto de Barranquilla tiene serios problemas de dragado entonces los barcos de gran calado no pueden acceder a él. La “desventaja” es que tenemos tres cordilleras porque cuando tú tienes “*flat lines*” es supremamente fácil y eficiente mover carga, tú tienes camiones “*road trains*”. Poner camiones de remolque en la topografía antioqueña por ejemplo es físicamente imposible. Se hace en caña, en carbón y en algunas zonas planas del valle pero de resto esa tecnología es inoficiosa en Colombia”.

2. ¿Cuáles son las principales amenazas y oportunidades de su sector?

- “Tenemos unos grandes jugadores extranjeros, el principal productor de proteína animal en Brasil es unas 4 veces más grandes que todo el sector de producción animal y en los Estados Unidos encuentras exactamente lo mismo entonces las economías de escala de esos tipos son gigantescas con unas capacidades financieras muchísimo más grandes que nosotros.

Tampoco se tiene un mercado de consumo de proteína como se obtiene en otros países, por ejemplo en Asia hay personas que comen 80 kilos de cerdo al año y en Colombia se comen 15 kilos y si se mira el pollo Colombia está entre unos 30-33 kilos mientras que el resto del mundo unos 70 kilos, ha venido mejorando en la medida que el crecimiento económico de este país vaya mejorando y le permita a las personas poder consumir proteína.

Otra amenaza que tenemos es el TLC, empezamos a ver con Chile importaciones importantes de cerdo y uno se pregunta ¿Cómo hacen para hacer transporte marítimo y después transporte terrestre y aun así ser competitivos en precio vs la producción nacional? Eso nos obliga a nosotros a ser competitivos a ser eficientes y la falta de infraestructura es lo que le pasa a la industria Colombiana. Si uno mira temas de crecimiento sectoriales en el último trimestre de 46 subsectores, 38 decrecieron y ahí se evidencia el problema tan grande que tenemos. Nos acostumbramos a ser competitivos en vía de cambio y no en productividad.

En oportunidades tenemos de alguna manera un mercado que es la misma amenaza que es empezar a generar hábitos de consumo de proteína animal Colombiana y que haya unos espacios de crecimiento para que las personas empiezan a comer y a alimentarse mejor. Otra

oportunidad es el mercado de Venezuela, Colombia abastecía en huevo y pollo al mercado de Venezuela”.

3. ¿Cómo cree usted que influye la geografía en la economía?

- Grandemente, que le pasa a Colombia, es absurdo que un flete marítimo China – Colombia que son 25 días de tránsito valga menos que un flete interno Buenaventura – Medellín que son dos días de tránsito, ahí no vamos a ser competitivos nunca o pues precariamente competitivos. Lo mismo pasa con los exportadores, tienes un exportador en otro país del mundo con más o menos la misma estructura de costos pero igual el costo de logística nos mata. Se ha venido mejorando el tema de las exportaciones colombianas ya no tienen que ser tan cuestionadas por las aduanas, ha venido mejorando la imagen de Colombia en el exterior entonces tenemos una buena facilidad de entrar a los mercados, sin embargo el tema geográfico es mortal.

El clima, tienes uno de los países con más precipitaciones al año entonces cuando tienes invierno hay serios problemas que te deterioran o encarecen aún más el tema logístico.

Cada gobierno ha venido aplazando las inversiones necesarias casi que obligatorias que este país tiene que hacer para hacer un atraso gigante que tenemos en infraestructura que son básicamente vías y puertos.

4. ¿Cuáles cree usted que son las posibles soluciones para los problemas de su sector económico?

- “Inversión y reinversión en maquinaria, hay que volver a esquemas de fomentar la inversión en activos fijos productivos eso da un muy buen resultado solo se hace con deducciones tributarias, aquí había una norma que permitía cuando se hacía inversiones en maquinaria y equipo, en capital, se podía descontar el 40% de esas inversiones. Eso lo que hace es fomentar la inversión para que el capitalista o el accionista diga, sí, yo voy a invertir porque además me trae unos beneficios tributarios que me permiten alivianar el retorno de un proyecto. Eso se desmonto y finalmente en Colombia hay unos problemas muy serios de persecución a los jefes productivos y finalmente los accionistas son los que generan empleo, generan producción.

Colombia tiene unos riesgos muy grandes de orden público, inestabilidad jurídica y seguridad, la inversión extranjera muy concentrada en sectores como petróleo y minería y eso no es intensivo mano de obra y a causa de esto estamos teniendo lo que se conoce como “ enfermedad holandesa” que es que el tipo de cambio, tienes unas exportaciones muy grandes pero no en toda la masa productiva sino concentrada en unos sectores y con esto baja el tipo de cambio y generan desempleo en otro tipo de sectores que generan más empleo y eso se convierte en un tema muy delicado”.

5. Conclusiones

La clave en Colombia está en que la solución no es trabajar duro porque los colombianos no podemos trabajar más duro, la clave está en que hay que trabajar duro y a la vez inteligentemente, estratégicamente.

Antes estábamos más lejos de lograr el cambio, todo depende del gobierno que venga ahora. Se ha hecho un esfuerzo pero no un esfuerzo organizado, falta más orden y disciplina en la ejecución, falta un foco mayor en sacar adelante estas obras y proyectos y es donde el departamento nacional de planeación juega un papel muy importante.

Respecto a la pregunta planteada, ¿Es la geografía amiga o enemiga de Colombia? Para mí la respuesta es clara, ninguna. La geografía no fue creada ni está hecha para complacer al hombre. La geografía, el mundo en sí, esta hace millones de años, mucho tiempo antes del hombre entonces seria simplemente descarado echárnosla de amiga o enemiga, más bien lo que hay que saber es que el hombre está para adaptarse a ella.

Ningún país en el mundo tiene la geografía de este país y sin embargo nos quejamos. Es difícil, si, mas es responsabilidad nuestra aprovechar al máximo el entorno donde estamos, y lo único que nos mantiene atrasados no es la geografía, es nuestra propia ineficiencia y falta de visión.

6. Bibliografía

Competitividad en Colombia | Economía | Portafolio.co. (2012, December 9).

Noticias de Economía y Negocios en Colombia y el Mundo | Portafolio.co.

Retrieved September 30, 2013, from

<http://www.portafolio.co/economia/competitividad-colombia>

Estudio sobre competitividad | Economía | Portafolio.co. (2013, May 29). Noticias

de Economía y Negocios en Colombia y el Mundo | Portafolio.co. Retrieved

September 30, 2013, from <http://www.portafolio.co/economia/estudio-competitividad>

Office of the High Representative for the Least Developed Countries, Landlocked

Developing Countries and Small Island Developing States (OHRLLS)

Home. (n.d.) Welcome to the United Nations: It's Your World. Retrieved

September 30, 2013, from [http://www.un.org/special-](http://www.un.org/special-rep/ohrls/lldc/default.htm)

[rep/ohrls/lldc/default.htm](http://www.un.org/special-rep/ohrls/lldc/default.htm)

Perspectiva de crecimiento de la economía colombiana en 2013 | Economía|

Portafolio.co. (2013, July 12). Noticias de Economía y Negocios en

Colombia |El Mundo | Portafolio.co. Retrieved September 30, 2013, from

<http://www.portafolio.co/economia/perspectiva-crecimiento-la-economia-Colombiana-2013-6>

Portal de Exportaciones - Colombia Trade

Portal de

promoción de Comercio Exterior. (n.d.). Rutas y tarifas de transporte.

Retrieved November 4, 2013, from

<http://www.colombiatrader.com.co/herramientas/logistica/rutas-y-tarifas-de->

transporte

RANKING DE COMPETITIVIDAD PARA PAÍSES LATINOAMERICANOS

OCTUBRE DE 2012 | www.aden.org. (2012, October 12). ADEN Business School |. Retrieved September 30, 2013, from <http://www.aden.org/revista/articles/2013/03/25/ranking-de-competitividad-para-paises-latinoamericanos-octubre-de-2012>

(2012). Transporte de carga dentro de Colombia es más costoso que exportar. El país, Valle. Retrieved September 30, 2013, from <http://www.elpais.com.co/elpais/valle/noticias/mover-carga-dentro-colombia-caro-exportarla>

APA formatting by BibMe.org.