

## Radiografía de la competitividad en Colombia

- En lo corrido de la última década, según los resultados más recientes del Índice Global de Competitividad (IGC), Colombia ha mostrado algunos progresos en el robustecimiento de la capacidad de competir de su aparato productivo. Sin embargo, sus avances se están tornando lamentablemente cada vez más modestos y su posicionamiento sigue acusando rezagos a nivel internacional. Si bien el país supera en nivel de competitividad el desempeño promedio de América Latina, aún se encuentra levemente rezagado respecto a la media de los países miembros de la Alianza del Pacífico.
- Uno de los mayores avances obtenidos en las mediciones de los distintos pilares de la competitividad en Colombia se asocian al desarrollo del mercado financiero, un avance que ha obedecido a la solidez de los bancos, a la regulación del mercado financiero y a los derechos de prestamistas y prestatarios; sobre este último punto Colombia es líder mundial desde 2015.
- Los mayores rezagos internacionales en la competitividad del aparato productivo colombiano se registran en las mediciones de la solidez institucional (agravada por la galopante corrupción) y en la eficiencia del mercado de bienes (que afecta el tamaño y la eficiencia de los mercados y retrasa la generación de valor agregado), seguidos de las falencias en materia de salud, educación primaria, infraestructura e innovación. En particular, de acuerdo con el Índice de Desempeño Logístico del Banco Mundial y el *Doing Business*, resulta preocupante el retroceso en la calidad de la logística durante los últimos años.
- A nivel regional, los análisis indican que para propiciar mayores avances en materia de competitividad resulta prioritario focalizar las políticas públicas hacia el fortalecimiento de las herramientas para la innovación, sofisticación y la eficiencia productiva. Lo anterior, debido a que a través de dichos pilares se puede contrarrestar con mayor rapidez los sobrecostos que generan los factores idiosincráticos de la economía colombiana.
- Con el nivel actual de competitividad, la posibilidad de aprovechar todos los potenciales económicos que se podrían generar en los años venideros se encuentra diezmada, precisamente porque es en las zonas rurales donde la capacidad de competir con el mundo es menor. En este sentido, el principal reto para la política pública está en disminuir los sobrecostos que tienen que asumir los proyectos por el hecho de realizarse en Colombia ("costo Colombia") y en obtener provecho de los importantes avances que se han dado en materia de estabilidad macroeconómica y desarrollo del sistema financiero.

15 de mayo de 2017

Director:

**Santiago Castro Gómez**

ASOBANCARIA:

**Santiago Castro Gómez**  
Presidente

**Jonathan Malagón**  
Vicepresidente Técnico

**Germán Montoya**  
Director Económico

Para suscribirse a Semana Económica, por favor envíe un correo electrónico a [semanaeconomica@asobancaria.com](mailto:semanaeconomica@asobancaria.com)

Visite nuestros portales:  
[www.asobancaria.com](http://www.asobancaria.com)  
[www.yodecidomibanco.com](http://www.yodecidomibanco.com)  
[www.sabermassermas.com](http://www.sabermassermas.com)

Edición 1089

## Radiografía de la competitividad en Colombia

La información que ha sido de público conocimiento sobre el desempeño de la actividad productiva en Colombia durante el primer trimestre del año ha ensombrecido con cierto pesimismo las perspectivas sobre el rumbo de la economía durante 2017. Paradójicamente, esta dinámica se ha materializado en el año que, a priori, prometía ser el punto de inflexión en materia de crecimiento económico después del periodo de desaceleración registrado desde 2014.

Más allá de las preocupaciones de corto plazo sobre el desempeño de la economía, las cuales han llevado a los analistas de mercado a corregir a la baja los estimativos del crecimiento económico para 2017, retoma con fuerza la inquietud sobre la capacidad estructural del aparato productivo para retomar, con relativa agilidad, su senda de crecimiento hacia los niveles entre 4% y 4,5% en los años subsiguientes. Llama la atención, por ejemplo, que el motor de crecimiento de mediano plazo, como lo es la inversión, muestre señales inquietantes. En efecto, la relación inversión/PIB acusa retrocesos en los últimos años, situándose ahora por debajo del umbral de 30%.

Por su parte, los datos relacionados con el comercio exterior, que ayudan a tomarle el pulso a la capacidad de la economía para aprovechar las oportunidades del entorno económico mundial, en especial los relacionados con la comercialización de bienes con mayor contenido de valor agregado, se muestran también poco halagadores para impulsar una recuperación sostenida de la actividad productiva. En la coyuntura actual, aunque el crecimiento de las exportaciones totales viene presentado algunos signos de recuperación frente al periodo 2015-2016, persiste la lenta recuperación en su componente no tradicional. Lo anterior confirma que la capacidad exportadora del país sigue supeditada a los vaivenes del mercado mundial de productos básicos, y que aún estamos lejos de contar con una estructura económica fértil para proyectos productivos de alto valor agregado.

Así las cosas, si bien la economía ha mostrado una capacidad importante para responder a los choques externos recientes, resulta apremiante la necesidad de contar con una estructura económica con parámetros más competitivos, que estimule un volumen de inversión que genere mayores ingresos y que redunde en estándares más altos de bienestar. Para este propósito, la competitividad se constituye como uno de los pilares más importantes sobre los cuales deberá reposar la construcción de un país más moderno y capaz de aprovechar virtuosamente tanto su potencial como las oportunidades de insertarse exitosamente en los mercados internacionales.

Por la mayúscula relevancia de la anterior problemática, en esta Semana Económica se abordará el estado actual de la competitividad en el país y sus regiones, sus progresos y sus rezagos, de acuerdo con las principales medidas internacionales y locales sobre esta materia. A su vez, se reflexionará sobre la formulación de puntos en la agenda de política que contribuyan a la consecución efectiva de mayores avances en la competitividad de los proyectos nacionales, pues el balance, por el momento, resulta ser modesto frente a las necesidades actuales y futuras del país.

Editor

Germán Montoya  
Director Económico

Participaron en esta edición:

Rogelio Rodríguez Castillo  
Wilber Jiménez Hernández  
David González Quintero  
Christian Palencia Hernández

INSCRIBIRME A ESTE EVENTO



1-2 junio de 2017  
Centro de Convenciones - Cartagena

Una  
oportunidad  
para empezar  
a figurar entre  
los mejores



Para más información,  
leer términos y condiciones.

INSCRIBIRME A ESTE EVENTO

## Resultados a la luz de los indicadores internacionales

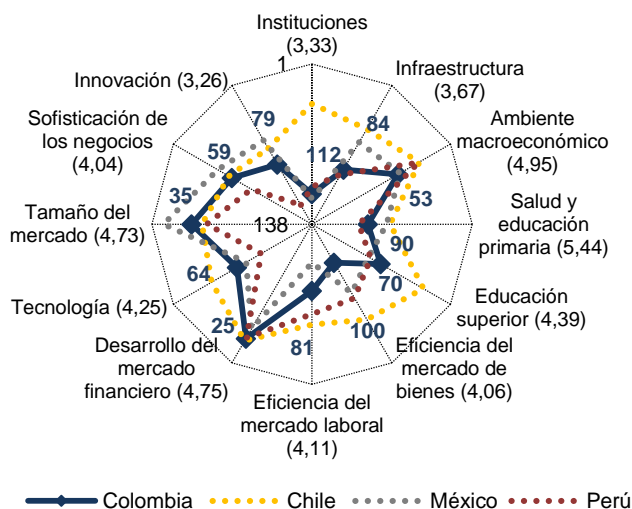
Una de las métricas más reconocidas a nivel internacional en materia de evaluación de la competitividad es el Índice Global de Competitividad (IGC), calculado por el Foro Económico Mundial (FEM). De acuerdo con el FEM, la competitividad puede ser entendida como “el conjunto de instituciones, políticas y factores que determinan el nivel de productividad de una economía, lo que al final se convierte en el nivel de prosperidad que un país logra alcanzar”<sup>1</sup>. Para su medición, se condensan 114 indicadores en doce pilares, los cuales registran sus puntajes en una escala entre 1 y 7 puntos, siendo 7 la mejor posible.

Según el IGC más reciente (2016), mientras países como Suiza, Singapur, Estados Unidos, Holanda y Alemania resultan ser los abanderados mundiales en materia de posicionamiento competitivo, con puntajes que oscilaron entre 5,6 y 5,8 puntos, los países de América Latina registran un promedio de 3,6 puntos. En este contexto, la calificación de 4,3 puntos de la economía colombiana la posiciona en un mejor estado frente al promedio regional, y la ubica en el escalafón número 61 entre los 138 países examinados. Este resultado, en términos comparativos frente a la evaluación de 2015, resultó ser marginalmente mejor, aunque conservó la misma posición en el *ranking* mundial.

La puntuación de Colombia fue también superior a la registrada tanto por Brasil y Perú, los cuales se situaron en las posiciones 81 y 67, respectivamente. Es de subrayar también que frente al resultado de la Alianza del Pacífico (México, Colombia, Perú y Chile), que obtuvo una calificación de 4,4 puntos, Colombia muestra tan solo un leve rezago.

En particular, si bien Colombia registró mejores niveles que Perú (4,2 puntos), fue superada tanto por México (4,4 puntos) como por Chile (4,6 puntos), los cuales se ubicaron 10 y 18 posiciones por encima del país en el escalafón internacional, respectivamente. Puntualmente, con respecto a Chile, líder indiscutido en materia de competitividad entre los miembros de la Alianza del Pacífico, el mayor rezago que expuso Colombia se presentó en el pilar de instituciones (Gráfico 1).

**Gráfico 1. Posiciones de los países de la Alianza del Pacífico en el Índice Global de Competitividad, entre 138 países\***



\* La mejor posición posible se encuentra en el extremo del gráfico y la peor en el centro. Entre paréntesis se indica el puntaje de cada pilar, en una escala de 1 a 7.  
**Fuente:** Foro Económico Mundial.

Si bien frente a los registros de 2010 Colombia ha mostrado algunos progresos importantes, en los últimos años los resultados han sido lamentablemente modestos, y su posicionamiento y avance relativo siguen acusando sendos rezagos a nivel internacional. En términos comparativos frente al comienzo de la década, el país escaló siete posiciones en el ranking internacional. Si bien el avance registrado en dicho periodo fue similar con respecto a Perú, la evaluación frente a países como México y Panamá muestra un avance más contundente por parte de dichas naciones, las cuales sacaron mejor provecho del contexto económico de la época para robustecer los cimientos de sus economías.

Por otro lado, también debe exaltarse que durante la última década se han registrado avances de importancia en algunos pilares específicos de la competitividad nacional. El pilar mejor posicionado ha sido el de desarrollo del mercado financiero, el cual ha exhibido desde 2010 un notorio progreso de 54 posiciones, situándose hoy en el lugar número 25 a nivel mundial. Esta mejora obedeció principalmente a la solidez de los

<sup>1</sup> Foro Económico Mundial (2016). *The Global Competitiveness Report 2016-2017*. Ginebra.

## Edición 1089

bancos, la regulación del mercado financiero y los derechos de prestamistas y prestatarios, siendo en este último subpilar líder mundial desde 2015. Es decir, de acuerdo con estas cifras, el desarrollo del sistema financiero colombiano ha sido uno de los principales impulsores de la competitividad en el país.

Ahora bien, a nivel agregado los dos mayores rezagos internacionales en la competitividad del aparato productivo colombiano se registran en las mediciones de solidez institucional y eficiencia del mercado de bienes. Por tanto, como bien Asobancaria lo expuso en su momento (ver Semana Económica 1085: Corrupción, uno de nuestros grandes flagelos...), la baja calificación y posicionamiento institucional en estos pilares tan cruciales para el desempeño de cualquier economía le está acarreado serios costos al país, costos que podrían bordear el 5,0% del PIB.

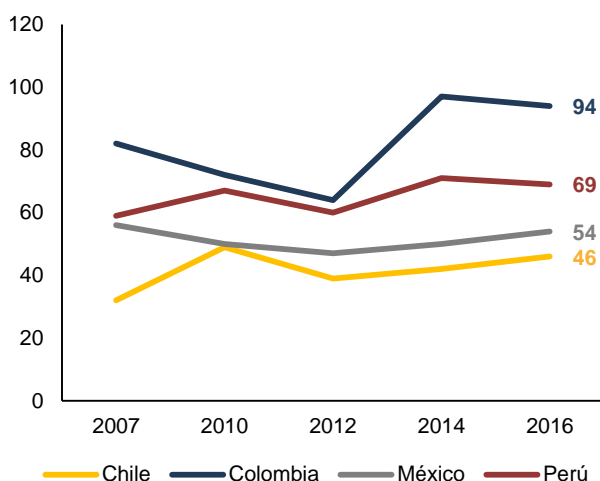
Si bien en el campo de eficiencia institucional existe un campo de mejora tanto en la esfera privada como pública, parece ser más crítico el relacionado con las instituciones estatales. Mientras las instituciones privadas ocuparon el puesto 61 en temas de ética, gobierno corporativo, auditorías y estándares de información, suficiente para ostentar un puntaje similar al promedio de la Alianza del Pacífico, la evaluación de las instituciones públicas presentó brechas significativas frente a los pares regionales. De esta forma, el desempeño de las instituciones públicas se configuró como el gran lastre de la competitividad en Colombia al ocupar el puesto 123, en el que desafortunadamente los indicadores de corrupción, transparencia, independencia judicial y confianza obtuvieron el peor puntaje desde que se realiza la medición del IGC (2007).

Por su parte, los resultados de la evaluación sobre la eficiencia del mercado de bienes son ilustrativos sobre los rezagos del país en esta materia. En efecto, el desempeño del país en este frente está entre los peores cuarenta posicionados del mundo, debido en buena parte a las altas tasas de tributación efectiva (puesto 133), a la eficiencia de la política agrícola (puesto 131) y a la competitividad del comercio internacional (puesto 105). En este sentido, sigue siendo preocupante que estas tres herramientas para dinamizar el mercado de bienes sigan mostrando resultados precarios.

Y es que sigue siendo crítico que factores asociados a la eficiencia para competir en el comercio internacional muestren debilidad en el caso colombiano. Por ejemplo, el Índice de Desempeño Logístico (IDL)<sup>2</sup> del Banco Mundial de 2016 señaló que el mejor desempeño logístico en el mundo lo obtuvo Alemania, con una puntuación de 4,2 puntos, en tanto que el mejor resultado para América Latina lo presentó Panamá, con un puntaje de 3,3, mientras Colombia apenas registró una calificación de 2,6 puntos.

El resultado obtenido por Colombia, además de ser bajo, resultó ser el más discreto desde 2010, lo que ha derivado desde entonces en la pérdida internacional de 22 posiciones en este escalafón, lo cual a su vez configura el nivel más precario de todos los países de la Alianza del Pacífico (Gráfico 2). El análisis desagregado de este comportamiento permite inferir que dicho deterioro obedeció al detrimento colectivo de los seis componentes del IDL: aduanas, infraestructura, precio de los envíos, calidad de los servicios, puntualidad y rastreo y seguimiento. Cabe destacar que, tan solo el factor de puntualidad “pasó la prueba” con una calificación por encima de tres puntos en 2016.

**Gráfico 2. Posiciones de los países de la Alianza del Pacífico en el Índice de Desempeño Logístico<sup>3</sup>**



Fuente: Banco Mundial.

<sup>2</sup> Este índice evalúa, para 160 países, la logística en las cadenas de suministro entre los mercados locales y extranjeros, a través de seis indicadores con puntuaciones en una escala entre 1 y 5 puntos, siendo 5 la mejor posible.

<sup>3</sup> Para 2007 el IDL calificó a 150 países, en las ediciones de 2010 y 2012 calificó a 155 y para 2014 y 2016 tuvo en cuenta a 160 países.

## Edición 1089

El análisis sobre el IDL también es contundente en indicar que el factor de “aduanas”, el cual mide la eficiencia en el proceso de despacho o desmonte de carga, es el más crítico en materia logística, con una calificación de 2,2 puntos, cuyo resultado se vio reflejado en la posición 129 sobre 160 a nivel internacional. Por tanto, a la luz de estas cifras, las aduanas continúan siendo el elemento que más le resta eficiencia y capacidad logística al país para competir en los mercados externos.

Adicional al desempeño exhibido en materia aduanera, los componentes de facilidad para hacer envíos a precios competitivos, junto con el rastreo y seguimiento a mercancías también presentaron rezagos internacionales considerables. Aunque en lo corrido de la última década Colombia registró un avance de nueve posiciones en la facilidad para hacer envíos a precios competitivos, el balance agregado es desafortunado en la medida que el componente de rastreo y seguimiento perdió catorce posiciones y ambos factores siguen exhibiendo un pobre posicionamiento frente a los referentes regionales y mundiales.

En conjunto, los rezagos que viene presentando la economía colombiana en el IDL se materializan,

inevitablemente, en distintas variables relacionadas con el comercio internacional (Cuadro 1). En efecto, en contraste con la región, los productores en Colombia deben realizar más trámites de documentación y esperar mayores lapsos de tiempo tanto para importar como para exportar, lo que configura sendos “cuellos de botella” si se tienen en cuenta las magnitudes frente a los pares regionales, situación que hace aún más adverso competir con productores internacionales por mayores cuotas de mercado mundial.

En resumen, pese a ciertos avances particulares en materia de competitividad, entre los que sobresale el desarrollo del mercado financiero, el tamaño de mercado y el ambiente macroeconómico, a nivel agregado las mejoras tienden a ser discretas y persisten rezagos en elementos clave para el desarrollo económico del país. Principalmente, el componente de instituciones y la eficiencia del mercado de bienes resultan ser los pilares con más bajo posicionamiento. De allí que políticas encaminadas a fortalecer el marco institucional, la transparencia y la lucha contra la corrupción sean imperativas.

Así mismo, resulta de la mayor importancia enfrentar contundentemente las falencias que aquejan a Colombia

**Cuadro 1. Desempeño comparado de Colombia en el comercio internacional**

	Colombia	México	Perú	América Latina	Ingresos medio alto	
<b>Exportaciones</b>						
Número de agencias	4	3	2	3	3	
Número de documentos	5	4	1	4	3	
Puertos y aeropuertos	Tiempo (días)	4	2	2	3	3
	Distancia (km)	109	255	25	176	149
	Velocidad (km/día)	27,3	127,5	12,5	58,7	49,7
Tierra	Tiempo (días)	3	5	2	4	4
	Distancia (km)	474	1690	25	674	670
	Velocidad (km/día)	158,0	338,0	12,5	168,5	167,5
<b>Importaciones</b>						
Número de agencias	4	2	3	3	3	
Número de documentos	4	3	2	3	3	
Puertos y aeropuertos	Tiempo (días)	3	3	1	3	3
	Distancia (km)	178	219	25	153	175
	Velocidad (km/día)	59,3	73,0	25,0	51,0	58,3
Tierra	Tiempo (días)	7	4	1	4	4
	Distancia (km)	300	1601	25	746	727
	Velocidad (km/día)	42,9	400,3	25,0	186,5	181,8
<b>Tiempo en trámite</b>						
Sin inspección física (días)	3	1	1	2	2	
Con inspección física (días)	5	2	1	6	3	

Fuente: Banco Mundial.

## Edición 1089

en materia logística, pues este “cuello de botella” viene impactando negativamente la eficiencia del mercado de bienes y las oportunidades que brinda el comercio internacional. Preocupa singularmente que, según las evaluaciones internacionales, hayan sido pocos los avances efectivos en el mejoramiento de nuestra logística a nivel país.

Si bien se han puesto en marcha importantes planes para eliminar algunos rezagos logísticos, como, por ejemplo, los asociados a la infraestructura del transporte, también es necesario que se den avances a profundidad en otros elementos críticos que hacen parte de la logística para el comercio internacional, puntualmente en el accionar de las aduanas, un frente crucial para avanzar en esta materia.

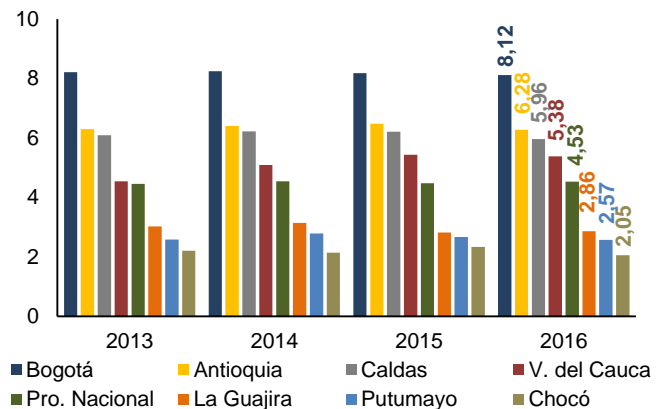
### La competitividad de nuestras regiones

Para tener una visión más integral sobre la competitividad en Colombia resulta fundamental analizar su caracterización a nivel regional y en la consecución de este propósito los resultados del Índice Departamental de Competitividad (IDC)<sup>4</sup> son bastante indicativos. Mediante este índice se pretende evaluar cuáles son los principales factores que generan brechas a nivel de competitividad entre los distintos departamentos del país por medio de la cuantificación de 94 variables que se condensan en tres grandes factores de análisis: i) condiciones básicas, ii) eficiencia, y iii) sofisticación e innovación. A partir de esta desagregación, con puntajes por componentes que van desde 0 a 10, siendo 10 la mejor puntuación, se pretende facilitar el monitoreo de la política pública y dar lineamientos focalizados de su accionar para el desarrollo de las capacidades competitivas de acuerdo con la idiosincrasia de cada región.

Con base en el último IDC para 2016 se pudo colegir que la calificación nacional promedio fue apenas de 4,5 puntos, lo cual configura un leve retroceso con respecto a los resultados de 2015, cuando se obtuvo una puntuación media de 4,6 (niveles que se han mantenido relativamente estables desde la primera medición del índice). Los resultados obtenidos son el reflejo de que el 65% del total de departamentos registró calificaciones promedio por debajo de cinco puntos, el 12% ni siquiera superó los tres puntos y tan solo una región obtuvo un puntaje mayor a ocho.

Complementariamente, es interesante resaltar el hecho de que los departamentos que estuvieron en los primeros y últimos lugares del ranking durante la última medición hayan estado en las mismas posiciones desde la primera edición del IDC en 2013 (Gráfico 3). Es decir, dada la inalterabilidad en los desempeños departamentales, las políticas encaminadas para fomentar la competitividad no están logrando impactar efectiva y positivamente las calificaciones en este frente, con el agravante de que persisten brechas considerables entre departamentos.

**Gráfico 3. Puntaje anual del Índice Departamental de Competitividad (IDC)**



**Fuente:** Consejo Privado de Competitividad y Universidad del Rosario.

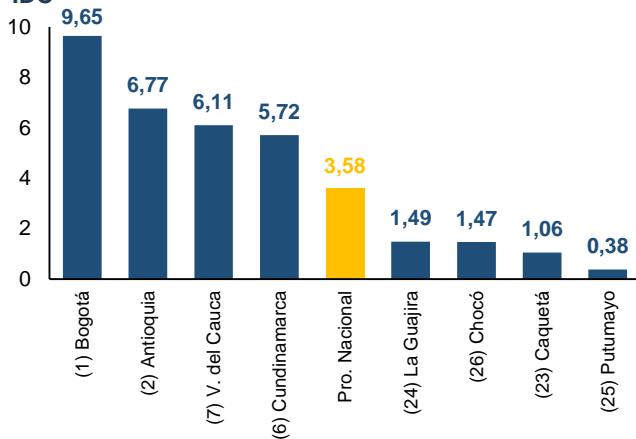
Específicamente, desde que se lleva registro del IDC, Bogotá ha liderado la puntuación, con valores ligeramente superiores a los ocho puntos, seguido por Antioquia (6,28), Caldas (5,96) y Santander (5,73). En contraste, Caquetá (3,02), La Guajira (2,86), Putumayo (2,57) y Chocó (2,05), presentaron los menores niveles de desempeño competitivo.

El principal factor que ha logrado explicar las brechas interdepartamentales en materia de competitividad se asocia al factor de sofisticación e innovación. En efecto, Bogotá registró una puntuación de 9,6 y Antioquia y Valle del Cauca superaron los 6,0 puntos, de otro lado Chocó, La Guajira y Putumayo no alcanzaron siquiera los 1,5 puntos. Los resultados han demostrado que los departamentos con mejor y peor comportamiento en estas variables fueron los que ocuparon los primeros y últimos lugares del IDC (Gráfico 4).

<sup>4</sup> Realizado por el Consejo Privado de Competitividad y la Universidad del Rosario.

Edición 1089

**Gráfico 4. Factor de Sofisticación e innovación en el IDC\***



\* Posición total del IDC entre paréntesis.

Fuente: Índice Departamental de Competitividad.

Para mejorar la competitividad a nivel regional, en el marco del análisis realizado, resulta crítico que las políticas públicas se encaminen decididamente al fortalecimiento de las herramientas que robustecen la innovación, la sofisticación y la eficiencia. Es importante que en este propósito la diversidad y características propias de cada región sean tenidas en cuenta para que, de la mano de la mayor materialización de la fortaleza institucional de los entes territoriales, se logren resultados a favor de entornos modernos y ágiles que desarrollen el potencial productivo de cada territorio, y así se propicie un desarrollo menos desigual de la competitividad.

## Retos de política pública para el robustecimiento de la competitividad

Naturalmente, los principales retos de política pública para los años venideros se concentran en los elementos donde el país experimenta los mayores rezagos respecto a los referentes internacionales, en conjunto con aquellos factores que explican las brechas departamentales en materia de competitividad (instituciones, eficiencia, innovación y logística). Los retrasos en el desarrollo de estos frentes no solo generan avances modestos en la comercialización de bienes con mayor contenido de valor agregado en los mercados internacionales, sino que también dificultan la generación de un clima más benévolo para hacer negocios.

En el marco de un mundo cada vez más interconectado, los proyectos que eligen a Colombia como su centro de

operaciones están sujetos, con respecto a varios pares regionales y referentes mundiales, a mayores costos para importar los insumos que necesitan para su producción, mayores costos para exportar los bienes a comercializar, mayores costos para la provisión de bienes públicos (tributación) y mayores costos para incorporar la innovación en sus procesos productivos. Sin duda, todos estos aspectos tienen gran incidencia sobre la capacidad para aprovechar todos los potenciales económicos que se pueden generar en los años venideros. Esta situación resulta desde luego más crítica en las zonas rurales, donde los sobrecostos tienden a ser mayores.

En este sentido, el principal reto para la política pública en materia de competitividad está en disminuir los costos adicionales que debe asumir un proyecto solamente por el hecho de realizarse en Colombia. En otras palabras, reducir el costo país, el “costo Colombia”. En efecto, la última medición del *Doing Business*, además de indicar que Colombia perdió dos posiciones en la facilidad para hacer negocios entre 2016 y 2017, reafirma y focaliza algunas consideraciones que se vuelven críticas para reducir el “costo Colombia”: el pago de impuestos, el comercio transfronterizo y el cumplimiento de contratos.

En esta línea, los mensajes de las distintas mediciones sobre competitividad y facilidad para hacer negocios son contundentes: se debe trabajar arduamente en el mayor fortalecimiento institucional, el mejoramiento de la capacidad logística, la facilitación de condiciones para propiciar la innovación y el mejoramiento en materia tributaria a nivel empresarial. Solo así se podrá generar un ambiente más favorable para contribuir a la consecución de ganancias en la productividad, tanto del capital humano como del físico, y avanzar en la resolución de las fallas del mercado que obstaculizan la aparición de nuevas actividades con alta productividad o que limitan la capacidad de hacerlas atractivas para el sector privado.

Debe reconocerse que desde tiempo atrás se han expedido decretos y Conpes para generar progresos en competitividad, particularmente en materia de logística; sin embargo, transcurridos varios años, los resultados aún son muy moderados e incluso preocupan ciertos retrocesos. La estructuración de toda nueva estrategia de desarrollo productivo que quiera emprender el país deberá tener en cuenta estas premisas, pero ante todo deberá partir del compromiso efectivo del sector público y privado de poner a la competitividad como una de las mayores prioridades en la agenda económica en el futuro inmediato. De lo contrario, será difícil tener un aparato productivo lo suficientemente atractivo y dinámico como

## Edición 1089

para estimular niveles de inversión superiores al 30% del PIB que conduzcan al país hacia los otrora crecimientos potenciales en torno al 4,5%-5,0%.

Finalmente, la reconversión productiva hacia actividades con potencial exportador deberá aprovechar que el comercio internacional ha abierto un sinnúmero de oportunidades para Colombia gracias a los tratados de libre comercio suscritos. Aunque los resultados recientes muestran que aún nos falta mucho camino para materializarlas correctamente, esto solo se podrá lograr si se dan mejoras en la logística, en la consolidación de un marco institucional que garantice el correcto cumplimiento de los contratos y en el desarrollo de la innovación para generar mayor contenido de valor agregado, lo anterior sobre la base de un país que ha demostrado avanzar decididamente en su estabilidad macroeconómica y en el desarrollo de su sistema financiero.

### Reflexiones y consideraciones finales

En la última década Colombia ha experimentado modestas mejoras en sus niveles de competitividad. Sin embargo, en línea con la desaceleración económica, los reportes recientes sobre la radiografía de la competitividad nacional han evidenciado un estancamiento notable en los avances, manteniendo el rezago con las economías líderes en la región, con las cuales compartimos tratados comerciales. Los principales lastres se encuentran en: i) la debilidad institucional (agravada por la galopante corrupción), ii) los considerables rezagos en logística (que afecta el tamaño y la eficiencia de los mercados) y iii) la falta de capacidad para innovar (que retrasa la generación de valor agregado).

En el marco regional, las brechas en competitividad entre departamentos se han mantenido prácticamente inalteradas durante los últimos años. Principalmente, la diferencia en la capacidad de competir entre los departamentos se explica por los factores asociados con innovación, sofisticación y eficiencia en las diferentes actividades productivas. En esta línea, también preocupa que durante los últimos años no han habido avances en la competitividad de los departamentos en los frentes de eficacia administrativa, gestión de instituciones o sostenibilidad ambiental.

Con el nivel de competitividad actual, la posibilidad de aprovechar todos los potenciales económicos que se podrían generar en los próximos años con la inversión

para el posconflicto se encuentra diezmada, especialmente porque es precisamente en las zonas rurales donde los niveles de competitividad son menores. En este sentido, el principal reto para la política pública está en disminuir los sobrecostos que tienen que asumir los proyectos por el simple hecho de realizarse en Colombia ("costo Colombia") y en obtener provecho de los importantes avances que se han dado en materia de estabilidad macroeconómica y desarrollo del sistema financiero.

Para retomar la senda de avances continuos en los niveles de competitividad, resulta también de vital importancia la coherencia efectiva en los programas y políticas públicas. Resultará imperativo que al tiempo que se adopten medidas para reducir el costo país, no se establezcan políticas proteccionistas discrecionales hacia sectores particulares, políticas que limitan el correcto funcionamiento del mercado y desincentivan a las empresas a invertir en su competitividad. De esta manera, se requiere una visión compartida público-privada sobre el grado de modernidad que requiere el país hacia futuro, en el que será crucial contar con un liderazgo en las políticas de más alto nivel, una participación activa de más empresarios que quieran prepararse para competir a nivel internacional, unos objetivos de largo plazo sin contradicciones en el corto plazo y una gran participación regional desde donde se realice el seguimiento de objetivos claros y medibles en materia de competitividad. Sin duda, las potenciales mejoras en el bienestar de los colombianos pasan necesariamente por el robustecimiento de las condiciones competitivas de nuestras regiones, lo que permitirá garantizar los recursos que financiarán las conquistas sociales que tanto anhela y necesita Colombia.



Edición 1089

## Colombia Principales Indicadores Macroeconómicos\*

	2014					2015					2016				2017	
	T1	T2	T3	T4	Total	T1	T2	T3	T4	Total	T1	T2	T3	T4	Total Proy	Total Proy.
PIB Nominal (COP Billones)	186,4	187,7	190,3	192,5	<b>757,0</b>	192,5	197,1	202,4	207,1	<b>799,3</b>	209,3	214,0	216,2	223,1	<b>862,7</b>	<b>932,7</b>
PIB Nominal (USD Billones)	94,8	99,8	93,8	80,5	<b>316,4</b>	74,7	76,2	64,8	65,8	<b>253,8</b>	66,9	71,5	73,9	74,1	<b>286,6</b>	295,9
PIB Real (COP Billones)	127,8	128,2	129,4	130,0	<b>515,5</b>	131,1	132,0	133,6	134,5	<b>531,3</b>	134,6	135,2	135,3	136,6	<b>541,6</b>	<b>553,3</b>
<b>Crecimiento Real</b>																
PIB Real (% Var. interanual)	6,5	4,1	4,2	3,5	<b>4,6</b>	2,8	3,0	3,2	3,3	<b>3,1</b>	2,6	2,4	1,2	1,6	<b>2,0</b>	<b>2,3</b>
<b>Precios</b>																
Inflación (IPC, % Var. interanual)	2,5	2,8	2,9	3,7	<b>3,7</b>	4,6	4,4	5,4	6,8	<b>6,8</b>	8,0	8,6	7,3	5,7	<b>5,7</b>	<b>4,6</b>
Inflación básica (% Var. interanual)	2,5	2,5	2,4	2,8	<b>2,8</b>	3,9	4,5	5,3	5,9	<b>5,9</b>	6,6	6,8	6,7	6,0	<b>6,0</b>	...
Tipo de cambio (COP/USD fin de periodo)	1965	1881	2028	2392	<b>2392</b>	2576	2585	3122	3149	<b>3149</b>	3129	2995	2924	3010	<b>3010</b>	<b>3152</b>
Tipo de cambio (Var. % interanual)	7,3	-2,5	5,9	24,2	<b>24,2</b>	31,1	37,4	53,9	31,6	<b>31,6</b>	<b>21,5</b>	<b>15,8</b>	<b>-6,3</b>	<b>-4,4</b>	<b>-4,4</b>	<b>4,7</b>
<b>Sector Externo (% del PIB)</b>																
Cuenta corriente	-4,2	-4,2	-5,2	-8,0	<b>-6,1</b>	-7,1	-5,5	-8,0	-6,1	<b>-7,4</b>	-5,1	-3,8	-4,8	-3,4	<b>-4,4</b>	<b>-3,6</b>
Cuenta corriente (USD Billones)	-4,0	-4,2	-4,9	-6,4	<b>-19,5</b>	-6,8	-5,3	-7,6	-6,1	<b>-18,9</b>	-3,6	-2,8	-3,6	-2,6	<b>-12,5</b>	<b>-13,9</b>
Balanza comercial	-1,8	-1,9	-2,7	-6,7	<b>-3,6</b>	-6,3	-4,6	-8,3	-7,5	<b>-7,3</b>	-5,4	-3,9	-4,7	-4,2	<b>-4,6</b>	<b>-3,1</b>
Exportaciones F.O.B.	16,5	16,7	18,4	17,9	<b>20,2</b>	15,9	15,8	17,3	15,8	<b>17,9</b>	12,9	14,0	14,0	14,9	<b>14,2</b>	<b>10,2</b>
Importaciones F.O.B.	18,3	18,6	21,1	24,6	<b>23,9</b>	22,1	20,4	25,6	23,3	<b>25,1</b>	18,3	17,9	18,7	19,1	<b>18,8</b>	<b>13,3</b>
Renta de los factores	-3,5	-3,3	-3,7	-2,9	<b>-3,9</b>	-2,4	-2,5	-2,0	-0,8	<b>-2,2</b>	-1,6	-1,8	-1,9	-1,4	<b>-1,7</b>	<b>-1,8</b>
Transferencias corrientes	1,0	1,0	1,2	1,6	<b>1,4</b>	1,5	1,5	2,3	2,2	<b>2,1</b>	1,9	1,9	1,8	2,2	<b>2,0</b>	<b>1,6</b>
Inversión extranjera directa	4,0	5,0	3,9	4,7	<b>5,1</b>	4,4	5,3	3,4	3,3	<b>4,6</b>	6,7	5,0	2,9	4,1	<b>4,7</b>	<b>4,4</b>
<b>Sector Público (acumulado, % del PIB)</b>																
Bal. primario del Gobierno Central	0,5	1,1	1,4	-0,2	<b>-0,2</b>	0,0	0,8	1,0	-0,5	<b>-0,5</b>	0,2	...	...	...	...	...
Bal. del Gobierno Central	0,1	0,1	-0,5	-2,4	<b>-2,4</b>	-0,4	-0,2	-1,0	-3,0	<b>-3,0</b>	-0,9	-1,1	-2,7	...	<b>-3,9</b>	<b>-3,3</b>
Bal. estructural del Gobierno Central	...	...	...	...	<b>-2,3</b>	...	...	...	...	<b>-2,2</b>	...	...	...	...	<b>-2,1</b>	<b>-2,0</b>
Bal. primario del SPNF	0,9	2,4	2,3	0,2	<b>0,7</b>	0,6	1,8	1,8	-0,6	<b>-0,6</b>	1,0	2,1	1,8	...	<b>0,9</b>	<b>0,5</b>
Bal. del SPNF	0,5	1,4	0,5	-2,0	<b>-1,4</b>	0,2	0,7	-0,4	-3,4	<b>-3,4</b>	0,2	0,5	-0,6	...	<b>-2,6</b>	<b>-2,3</b>
<b>Indicadores de Deuda (% del PIB)</b>																
Deuda externa bruta	25,1	25,6	26,1	26,8	<b>26,8</b>	36,5	37,1	37,5	37,9	<b>37,9</b>	40,4	41,2	41,1	42,5	<b>42,5</b>	...
Pública	14,3	15,0	15,4	15,8	<b>15,8</b>	21,8	22,2	22,4	22,7	<b>22,7</b>	24,2	24,8	24,8	25,2	<b>25,2</b>	...
Privada	10,8	10,6	10,7	11,0	<b>11,0</b>	14,7	14,9	15,1	15,2	<b>15,2</b>	16,2	16,3	16,3	17,2	<b>17,2</b>	...
Deuda bruta del Gobierno Central	35,8	35,7	37,1	40,5	<b>40,5</b>	39,8	40,5	45,3	45,1	<b>45,1</b>	43,6	44,4	45,1	...	...	...

Fuente: PIB y Crecimiento Real – DANE, proyecciones Asobancaria. Sector Externo – Banco de la República, proyecciones MHCP y Asobancaria. Sector Público – MHCP. Indicadores de deuda – Banco de la República, Departamento Nacional de Planeación y MHCP.

Edición 1089

## Colombia Estados Financieros\*

	feb-17 (a)	ene-17	feb-16 (b)	Variación real anual entre (a) y (b)
<b>Activo</b>	<b>553.737</b>	<b>550.263</b>	<b>517.814</b>	<b>1,1%</b>
Disponible	37.013	36.585	34.443	1,6%
Inversiones y operaciones con derivados	99.309	98.064	101.865	-7,8%
Cartera de crédito	396.435	392.711	358.942	4,4%
Consumo	107.320	106.700	94.639	7,2%
Comercial	227.623	225.261	209.969	2,5%
Vivienda	50.418	49.745	43.985	8,4%
Microcrédito	11.074	11.006	10.349	1,2%
Provisiones	19.558	19.285	16.045	15,3%
Consumo	7.279	7.177	5.859	17,5%
Comercial	9.867	9.727	8.141	14,6%
Vivienda	1.602	1.582	1.305	16,1%
Microcrédito	797	786	727	3,6%
<b>Pasivo</b>	<b>480.341</b>	<b>476.849</b>	<b>447.580</b>	<b>1,5%</b>
Instrumentos financieros a costo amortizado	420.424	416.482	382.529	3,9%
Cuentas de ahorro	157.802	156.625	162.978	-8,4%
CDT	141.571	139.305	104.371	28,3%
Cuentas Corrientes	49.511	47.914	47.816	-2,1%
Otros pasivos	2.604	2.491	2.986	-17,5%
<b>Patrimonio</b>	<b>73.396</b>	<b>73.414</b>	<b>70.234</b>	<b>-1,2%</b>
<b>Ganancia / Pérdida del ejercicio (Acumulada)</b>	<b>1.342</b>	<b>706</b>	<b>1.681</b>	<b>-24,5%</b>
Ingresos financieros de cartera	7.413	3.755	6.194	13,2%
Gastos por intereses	3.302	1.525	2.318	34,7%
Margen neto de Intereses	4.339	2.133	3.843	6,8%
<b>Indicadores</b>				<b>Variación (a) - (b)</b>
<b>Indicador de calidad de cartera</b>	<b>3,70</b>	<b>3,66</b>	<b>3,06</b>	<b>0,64</b>
Consumo	5,25	5,04	4,70	0,55
Comercial	3,06	3,10	2,35	0,71
Vivienda	2,40	2,40	2,03	0,37
Microcrédito	7,69	7,57	6,82	0,87
<b>Cubrimiento**</b>	<b>133,4</b>	<b>134,1</b>	<b>146,1</b>	<b>12,73</b>
Consumo	129,2	133,4	131,8	-2,54
Comercial	141,5	139,4	164,9	-23,35
Vivienda	132,6	132,6	146,4	-13,82
Microcrédito	93,6	94,3	103,0	-9,40
ROA	1,46%	1,55%	1,96%	-0,5
ROE	11,49%	12,18%	15,25%	-3,8
Solvencia	15,18%	15,18%	14,66%	0,5

\* Cifras en miles de millones de pesos.

\*\* No se incluyen otras provisiones. El cálculo del cubrimiento tampoco contempla las otras provisiones.