

DEBILIDADES ECONOMICAS DE COLOMBIA EN LA ALIANZA DEL PACIFICO



**UNIVERSIDAD MILITAR
NUEVA GRANADA**

DIEGO FRANCISCO GÓMEZ SUÁREZ

UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA
FACULTAD DE RELACIONES INTERNACIONALES, ESTRATEGIA Y
SEGURIDAD
PROGRAMA DE RELACIONES INTERNACIONALES Y ESTUDIOS POLITICOS
ENSAYO DE GRADO
2014

~ 1 ~

Ensayo final de Pregrado

Debilidades Económicas de Colombia en la Alianza del Pacífico

Diego Francisco Gómez Suárez

German Sánchez Pérez
Profesor Relaciones Internacionales y Estudios Políticos

Universidad Militar Nueva Granada
Facultad de Relaciones Internacionales, Estrategia y Seguridad
Programa de Relaciones Internacionales y Estudios Políticos
Ensayo de grado
2014

DEBILIDADES ECONOMICAS DE COLOMBIA EN LA ALIANZA DEL PACIFICO

Diego Francisco Gómez Suárez

RESUMEN

Teniendo como referente a la Alianza del Pacífico, este ensayo muestra las diferentes debilidades económicas que tiene Colombia, para aprovechar al máximo dicha integración. En una economía marcada por un comercio exterior todavía poco diversificado, grandes atrasos para la producción de bienes y servicios con gran valor agregado para la exportación. Según estadísticas de diversas fuentes Colombia muestra un retraso en varios de los factores indispensables para un próspero comercio internacional, además de presentar asimetrías con países miembros de la Alianza Pacífico como Chile y México, los cuales se encuentran mejor posicionados en variables como exportación tecnológica e inversión en investigación y desarrollo, así como en los diferentes pilares de competitividad.

Se realizó una revisión de los antecedentes que rodean el origen de la integración económica de Colombia con otras naciones, en búsqueda de un fortalecimiento de la economía común; pasando luego a definir y analizar en detalle la Alianza del Pacífico a la luz de la situación real de Colombia para identificar las desventajas que dicha integración trae consigo para el país. Finalmente se orientó el ensayo a examinar la situación actual del pacífico colombiano, con la que Colombia recibe la AP, haciendo especial énfasis en el puerto de Buenaventura por considerarlo una clara representación de condiciones adversas para el comercio exterior, debido a su inadecuada infraestructura portuaria y vial; así como a su problemática social

Introducción

¿Colombia está preparada para asumir y aprovechar los retos económicos y comerciales que implica la Alianza del Pacífico (AP)? En respuesta a esta pregunta el gobierno de Juan Manuel Santos se ha encargado de mostrarle al país los innumerables beneficios que la Alianza del Pacífico representa, mostrándola como una de las principales fichas con las cuales Colombia se pretende encajar en el comercio internacional. Sin embargo esta llamada “integración profunda”, debe ser estudiada cuidadosamente, ya que el país presenta condiciones complejas, que hacen difícil la inclusión exitosa del país en el comercio del Asia Pacífico.

Las debilidades de Colombia frente a la Alianza del Pacífico quedan de manifiesto cuando se toman como referencia estadísticas como las del DANE para ver el comportamiento de los principales sectores de la economía durante la última década, además de diversas fuentes internacionales que permiten comparar al país con los demás miembros de la AP como el Banco Mundial y World Economic Forum en diversas variables como exportación de productos de alta tecnología; exportación de productos de las TIC; inversión en investigación y desarrollo además del gasto militar como porcentaje del PIB; también el ranking de Colombia en el Reporte Global de Competitividad en sus diversos pilares.

Dentro de las condiciones adversas que afronta el país se resaltan el sistema de exportación basado en su mayoría en recursos minerales con las respectivas implicaciones para el medio ambiente; productos manufacturados y tecnológicos, que en Colombia no han alcanzado un nivel competitivo para poder incursionar en nuevos mercados de manera eficaz, grandes problemas en infraestructura incrementan las debilidades, que retrasan el comercio; además de unas brechas sociales y de desarrollo considerables del pacífico con respecto a las demás regiones del país, lo que dificulta aún más la intención de posicionar el comercio en esta región hacia donde apuntan los objetivos de la Alianza del Pacífico

CAPITULO 1

Antecedentes de la Alianza del Pacifico

El mundo del siglo XXI es un mundo con distancias cada vez más cortas, ya que aunque el globo conserva la misma extensión, la forma como se interconectan los países entre sí, es una forma impensable hace apenas un siglo. La tecnología y el auge de las comunicaciones, así como el final de la Guerra Fría, moldearon un mundo donde la globalización produjo que países que nunca pensaron unirse llegaron a conocer y a compartir su cultura, sociedad y economía. Esta realidad es la base de lo que hoy se ve reflejado en el comercio mundial, donde los países intentan sobresalir por medio de sus bienes y servicios los cuales buscan posicionar. Una de las formas por las cuales es más fácil dicha tarea es por medio de las integraciones económicas.

Existen diversos grados de integración económica. Unos más vinculantes que otros, que varían desde un área de libre comercio donde se eliminan gradual o inmediatamente aranceles y restricciones al comercio, hasta ejemplos de integración complejos como el de la unión económica, en donde los miembros integran sus políticas económicas y sociales, con el fin de hacer de su economía una única entidad supranacional (Soto, 1999). Los esfuerzos de integración económica se han dado en todo el globo y sobresalen; en Europa el tratado de la Unión Europea (tratado de Maastricht), que nace desde la Comunidad Europea del Carbón y el acero; En Asia se producen procesos de integración como la ASEAN (Asociación de Países del Sudeste Asiático) y la APEC (Cooperación Económica del Asia Pacifica) entre otros; en África el mundo vio el surgimiento de cooperación económica entre los Estados del Magreb además de la CEAO Comunidad Económica del África Occidental.

Las iniciativas en el continente americano para la integración regional han tomado diversos rumbos, entre las principales tenemos el Mercado Común Centroamericano, la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALADI), la

Comunidad Andina de Naciones (CAN), el Mercado Común del Sur (MERCOSUR), entre otros. Para el caso colombiano, el país ha tomado parte de integraciones económicas como en la CAN, la ALADI y en el grupo de los 3 (G3) principalmente. A continuación, se describirá a grandes rasgos el papel de Colombia en dichas organizaciones.

Antecedentes de la integración de Colombia con países latinoamericanos

La participación de Colombia en la integración latinoamericana, inicia con el Grupo Andino (Comunidad Andina de Naciones-CAN), el cual nace a partir de la llamada “declaración de Bogotá” en 1966, una iniciativa del entonces presidente de Colombia Carlos Lleras Restrepo, con un grupo de países de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC), entre los cuales se encontraban Colombia, Chile, Perú y Ecuador. Como un proceso de integración subregional entre dichos países, todos ellos situados en la cordillera de los Andes, más adelante Bolivia es invitada a participar en dicha integración. Entre los objetivos de la CAN se destacan los siguientes: promover el desarrollo equilibrado y armónico de los países miembros a través de la integración económica; acelerar el crecimiento de estos mediante la integración económica y establecer las condiciones favorables para la formación de un mercado común. Además de esto el grupo andino postuló una unión económica, la adopción de un arancel externo común, la planificación conjunta de un desarrollo agropecuario y tecnológico y un tratamiento diferencial para Bolivia y Ecuador (Pinto, 2001).

Más adelante surgiría la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio la cual nace con el tratado de Montevideo en 1980, que vino a sustituir la ALAC creada en 1960, los países firmantes de este tratado fueron: Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Chile, Ecuador, México, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela. Entre sus objetivos se encontraban el de crear a largo plazo un mercado común además, de incentivar un desarrollo económico y social equilibrado en la región (Pinto, 2001).

Otro de los principales procesos de integración económica en que Colombia ha tomado parte es el tratado de libre comercio entre Colombia, México y Venezuela, también llamado grupo de los 3 (G3), suscrito en junio de 1994 en Cartagena por los cancilleres de los tres países. A diferencia de los anteriores tratados comerciales suscritos por Colombia, este tenía la intención de incluir además de una liberación comercial, un acuerdo de los llamados de nueva generación entre los que se encuentran temas como el origen de las mercancías; los servicios financieros, de telecomunicaciones y de transporte; las normas técnicas y fitosanitarias; las compras estatales, la inversión, la propiedad intelectual y el medio ambiente (Villamizar, 2001). Los principales objetivos del G3 eran estimular la expansión y diversificación del comercio entre cada parte; promover condiciones de competencia leal en el comercio recíproco; aumentar las oportunidades de inversión y crear procedimientos eficaces para la aplicación del tratado así como para la solución de controversias (Pinto, 2001).

CAPITULO 2

¿Qué es la Alianza del Pacífico?

Los intentos de integración en la región latinoamericana en las últimas décadas han sido persistentes, por lo que se han creado diversos organismos, con el fin de lograr mejores beneficios comerciales entre sus miembros. En Colombia, como los demás países que integran la Alianza del Pacífico, se vio la necesidad de la diversificación de sus socios comerciales, después de los efectos adversos de la crisis financiera del 2008. La necesidad de mitigar los riesgos comerciales asociados a la concentración comercial en un solo socio, que por tradición en estos países ha sido Estados Unidos era necesaria. Bajo esta necesidad y el crecimiento de las economías asiáticas nace la AP como una iniciativa para que en conjunto estas economías logaran volverse un mercado atractivo y representativo.

La Alianza del Pacífico es una iniciativa de integración regional creada en abril de 2011 entre los gobiernos de Chile, Colombia, México y Perú; con objetivos de integración, como los de crear un área de integración profunda, con miras a la libre circulación de bienes, servicios, capitales y personas; dicho objetivo es el que más relevancia ha recibido en las diferentes cumbres que hasta la fecha ha mantenido la Alianza del Pacífico. Entre otros objetivos se destaca, el de impulsar un mayor crecimiento, desarrollo y competitividad, con el fin de superar la desigualdad socioeconómica, que afrontan los países miembros, además de impulsar la inclusión social de sus habitantes. Por último, se puede decir que el mayor objetivo es el de convertirse en una plataforma de articulación política, integración económica y comercial con especial énfasis hacia la región del Asia y Pacífico (Proexport, 2013).

El organigrama que rige la Alianza del Pacífico está compuesto por una presidencia protempore ejercida por turnos en periodos anuales; un consejo de ministros conformado por los ministros de relaciones exteriores y comercio

exterior, el GAN (grupo de alto nivel), conformado por los viceministros de relaciones exteriores y comercio exterior para la supervisión y avance de los grupos técnicos, los cuales están divididos para los asuntos relacionados con: movimiento de personas, comercio de integración, asuntos institucionales, coherencia regulatoria, comercio e integración, compras públicas, cooperación, servicios y capitales, estrategia comunicacional, propiedad intelectual, Pymes y relacionamiento externo (Proexport, 2013).

En conjunto, para el año 2012 los miembros de la AP sumaron más de 209 millones de habitantes, un PIB corriente de USD 2.010.316,0 millones y un PIB per cápita de USD 14.712,1. En promedio el crecimiento de PIB real para el año 2011 y 2012 fue de 4,7 % y 4,3 % (Ministerio de Comercio Industria y Turismo, Oficina de Estudios Económicos, 2013). Si se analizan las exportaciones de este grupo de países se encuentra un total de USD 511.483,8 millones para el 2011, de los cuales sus principales productos de exportación fueron el Petróleo crudo (13,9%); Cobre refinado (5,9%); automóviles de turismo (5,2%); Minerales de cobre (4,4%); Oro, en bruto o semilabrado, (4,3%). Según el Ministerio de Industria y Turismo de Colombia, los principales destinos de exportación para este periodo fueron EEUU (61,0%), China (6,6%), Canadá (3,3%), Japón, (2,7%) y Brasil (2,3%). Por su parte, la importaciones de estos países para este mismo periodo fueron de USD 494.207,9 millones donde los principales productos de importación fueron de Petróleo refinado (8,2%), autopartes (3,9%), teléfonos (3,5%), automóviles de turismo (2,9%), circuitos electrónicos (2,6%), procesadoras de datos (2,1%) y proyectores (3,5%). Donde los principales países de importación fueron EEUU (42,7%), China (16,1%), Japón (4,5%), Alemania (3,9%) y Corea del Sur (3,9%) (Ministerio de Comercio Industria y Turismo, Oficina de Estudios Económicos, 2013).

Las cifras anteriormente expuestas, demuestran como el comercio internacional de este grupo de países, que ahora constituyen la Alianza del Pacífico, está marcado por el comercio con Estados Unidos, que es el principal socio comercial de todos los miembros, seguido tímidamente de las economías

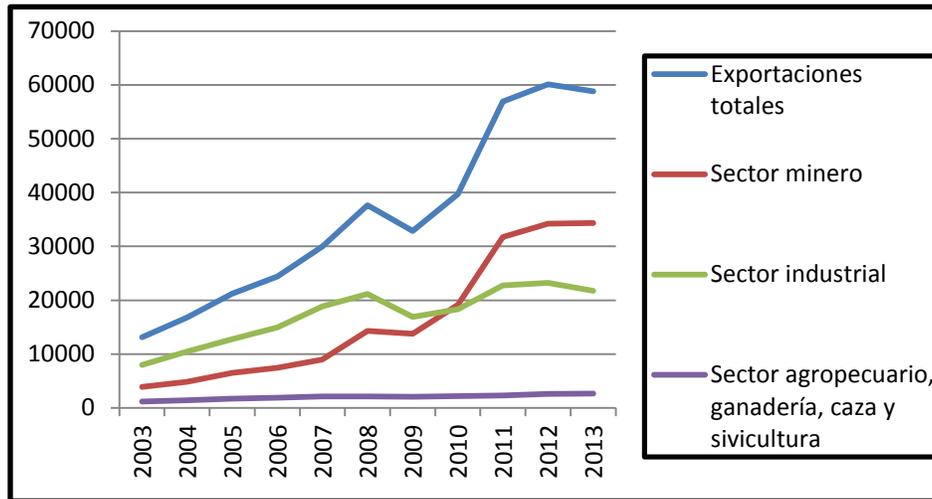
emergentes asiáticas y la Unión Europea. Los productos que más exporta la Alianza del Pacífico lo constituyen petróleo y algunos metales, lo que denota una gran dependencia de sus recursos naturales.

Colombia en la Alianza del Pacífico

El papel que tiene Colombia en la Alianza del Pacífico, no es uno de los más relevantes, en efecto, cuando se analizan las distintas variables económicas, como los volúmenes de exportación, Colombia se ve aventajado por México y Chile; países para los cuales la incursión en el comercio internacional especialmente el asiático resulta menos complicado que lo que resulta para Colombia, ya que los sectores de exportación están mejor diversificados en dichos países, donde las exportaciones se encuentran menos dependientes del sector minero como en el caso colombiano.

La participación porcentual de las exportaciones de Colombia corresponden en su mayoría a petróleo y minerales, desde la última década este sector ha desplazado al sector industrial quien había mantenido el primer lugar entre las exportaciones, es tan así que según el DANE, las exportaciones para el año 2004 fueron de 16.788 millones de dólares, de los cuales 4.811 millones de dólares correspondieron al sector minero equivalente al 28,7 % y el sector industrial exportó 10.469 millones US equivalente al 62,4%. Casi una década más tarde cerrando el año 2013 las exportaciones totales fueron de 58.824 millones US, de los cuales 34.343 millones US correspondieron al sector minero el 58,4%, mientras que el sector industrial exportó 21.724 millones US representando tan solo el 36,9 % (DANE, 2014).

Grafica 1. Exportaciones colombianas periodo 2003-2013 (en millones US)



Fuente:Elaboracion propia con base en datos del (DANE, 2014).

La desventaja principal de que la mayoría de exportaciones se vean representadas en el sector minero, radica en que este sector comprende materias primas no renovables las cuales tienen un costo ambiental considerable, además de no tener un mayor valor agregado, lo que al largo plazo se convierte en inconvenientes; con la exportación minera el país no recibe grandes beneficios y si a cambio se generan perjuicios que afectan las condiciones medioambientales para la vida de las futuras generaciones. Dentro de los comentarios acerca de Colombia del último informe de competitividad del World Economic Forum se destaca la necesidad de Colombia de diversificar su economía y ser menos dependientes de los ingresos procedentes de los recursos minerales (Klaus Schwab, 2014, pág. 51).

Colombia debe apuntar a la producción de bienes con un mayor valor agregado, ya que son los que generan un mayor beneficio en el comercio internacional, estos en su mayoría tienen impresos una mano de obra más especializada, uno de los ejemplos más claros de bienes con un alto valor agregado son los productos tecnológicos, en donde los países productores, reciben más ganancia por concepto del valor agregado que estos tienen. La

mayoría de las economías emergentes asiáticas lograron su posición en el comercio internacional gracias al valor agregado de sus productos, como el caso de Japón y Corea del Sur, en donde sus limitaciones territoriales no los hacían aptos para la exportación de materias primas o alimentos, con lo que especializarse en el productos con un alto valor agregado, los llevó al crecimiento sostenido de sus economías, lo que representó un mayor bienestar entre sus habitantes.

Si analizamos la producción y exportación tecnológica, Colombia se encuentra en un puesto desfavorable, lo que se deduce revisando algunas cifras de Banco Mundial en esta materia, es así, que en exportaciones de productos de alta tecnología (como porcentaje de los productos manufacturados), entre los años 2009 y 2012, la variación porcentual para Colombia fue de entre el 4% y el 5%, similar a la de Chile que presento un 5% y la de Perú que presento un variación de entre el 3% y 7%, pero distinta a la de México de se mantuvo entre el 16% y 18% (Banco Munidal, 2013). Lo que muestra claramente la brecha que se tiene con la economía mexicana, además de que maneja mucho más volumen de exportación en productos manufacturados que los demás miembros de la Alianza del Pacifico.

Otro alarmante dato, según las cifras del Banco Mundial, es el de las exportaciones de productos de bienes de tecnología de la información y las comunicaciones (TIC) como porcentaje de las exportaciones de productos, en donde para el periodo comprendido entre los años 2009 y 2012, el porcentaje de las exportaciones de Colombia representó tan solo el 0,1 % al igual que Perú; seguido por Chile con una participación entre el 0,3% y 0,5%; sobrepasado por México con una participación entre el 16.9% y 21.7% (Banco Mundial, 2013). Con todo lo anterior se muestran claramente las ventajas que mantiene México con los demás países miembros de la AP en materia comercial en bienes y servicios de gran valor agregado, lo que vislumbra un panorama poco alentador para la insipiente producción nacional de tecnología.

Otros sectores de la economía colombiana, han disminuido su participación dentro de las exportaciones en la última década, lo que demuestra una falta de competitividad con el mercado internacional; entre estos se encuentran el sector agropecuario, ganadería, caza y silvicultura. Según el DANE para el año 2003, Colombia exportó un total de 1187 millones US correspondiendo al 9% del total de las exportaciones para ese año. Una década más tarde este sector en el año 2013, exportó 2629 millones US lo que represento el 4,5% del total de las exportaciones para ese año, lo que representa una caída significativa, esto muestra un panorama desalentador teniendo en cuenta que Colombia está en todas las capacidades de mantener exportaciones de grandes volúmenes en este sector, ya que cuenta con una territorio apto para este sector, con todos los pisos térmicos y además con una gran población rural.

La falta de eficientes políticas gubernamentales para este sector agropecuario lo deja como uno de los más rezagados, siendo evidente, que no ha podido estar al nivel de la demanda internacional. Es por lo anterior que de manera urgente, se deben implementar medidas, así como afirma Javier Díaz, presidente de la Asociación Nacional de Comercio Exterior (Analdex) quien propone al Gobierno crear un plan estratégico exportador para estimular las ventas externas no tradicionales de los sectores industrial y agropecuario (Díaz, 2014) quien además afirma: “Necesitamos sacar un gran plan estratégico exportador que se articule con una política productiva industrial y agrícola porque en este tema Colombia tiene inmensas posibilidades, pero hay que actuar” (Díaz, 2014).

Existen muchos sectores en la economía colombiana, que están compuestos por gremios importantes, donde sus exportaciones no han aumentado de manera significativa en los últimos años, dentro de estos se encuentran según su clasificación por el DANE algunos sectores como: productos alimenticios y bebidas; fabricación de productos textiles; fabricación de prendas de vestir, cuero y sus derivados; calzado; fabricación de productos metalúrgicos básicos; entre otros, los cuales cuentan con una participación importante dentro de las exportaciones. Todos estos sectores deberán volverse más competitivos, si

quieren ser representativos en el comercio internacional, que ahora pretende abrirse hacia los mercados asiáticos, los cuales tienen décadas de ventaja en materia de producción de productos similares y que en algunos casos como el chino, poseen una mano de obra abaratada con lo que tienen mayor oportunidad de competir a nivel de precios.

El camino que Colombia debe emprender para poder tener relevancia en el comercio exterior, va más allá de la simple exportación de commodities como lo representa el sector minero, varios factores van a influenciar su éxito o su fracaso, entre estos esta sin lugar a dudas el de la investigación y desarrollo, en donde Colombia según el Banco Mundial, destinó entre el los años 2009 y 2012 tan solo en promedio cerca del 0,18% del PIB (Banco Mundial, 2013), por debajo de los demás miembros de la Alianza del Pacífico y de las grandes economías desarrolladas del mundo; el futuro en materia de innovación tecnológica y especialización en productos con valor agregado es aún incierto, si no se incrementan los montos que se destinan como porcentaje del PIB para sectores como el de la educación por encima de los montos que se destinan al sector defensa.

El conflicto interno colombiano, ha jugado un papel importante en la agenda gubernamental, en donde el Estado se ha encaminado a la lucha militar, con grupos armados como las FARC desde hace más de 50 años y recientemente con las denominadas bandas criminales conformadas por rezagos de los paramilitares. Este, sin lugar a dudas, ha sido uno de los factores que ha complicado el comercio internacional afectando no solo la imagen del país sino comprometiendo gran parte el presupuesto nacional que se destina a este sector.

El gasto militar que Colombia destinó como porcentaje del PIB entre los años 2009 y 2013 fue entre el 3,1% y 3,9% (Banco Mundial, 2013); siendo el más alto de Latinoamérica, el país no recibe ningún tipo de retribución a causa de las dinámicas de la guerras de guerrillas, donde un triunfo por la vía militar es desgastante y largo plazo, un proceso de paz como el que está en curso en

Habana, representará, para Colombia, una posibilidad de reducir los enormes gastos militares que tiene el país actualmente, siendo esto favorable para el desarrollo de otros importantes factores como la investigación y el desarrollo (Castro, 2014).

En lo que refiere a competitividad internacional, Colombia todavía mantiene fuertes rezagos, estando en último lugar entre los demás miembros de la Alianza del Pacífico en el ranking de competitividad mundial. Teniendo en cuenta muchas de las variables que la competitividad del último Índice Mundial de Competitividad del Global Economic Forum 2014-2015; Colombia se mantiene en el ranking general en el puesto 66 entre 144 economías evaluadas, avanzando apenas unos pocos puestos respecto al anterior informe, en donde mantenía el puesto número 69. Los demás miembros de la alianza como Perú se encuentra en el puesto 65 una posición arriba de Colombia y cerca de México que obtuvo el puesto 61, para el caso de Chile este obtiene unos de los mejores puestos de Latinoamérica el lugar 33 según el ranking general de este informe que abarca 12 pilares básicos. A continuación se muestran los principales pilares con los cuales se evalúa la competitividad mundial de 144 economías tomando como referencia los miembros de la Alianza del Pacífico.

Tabla 1. Ranking entre países por categorías, 2014-2015.

| PAISES A.P. CATEGORIA | Colombia | Chile | México | Perú |
|------------------------------------|----------|-------|--------|------|
| Instituciones | 111 | 28 | 102 | 118 |
| Infraestructura | 84 | 49 | 65 | 88 |
| Estabilidad macroeconómica | 29 | 22 | 53 | 21 |
| Educación superior y capacitación | 69 | 32 | 87 | 83 |
| Eficiencia en el mercado de bienes | 109 | 34 | 86 | 53 |

| | | | | |
|--------------------------------------|----|----|-----|-----|
| Eficiencia en el mercado laboral | 84 | 50 | 121 | 51 |
| Sofisticación del mercado financiero | 70 | 19 | 63 | 40 |
| Preparación tecnológica | 68 | 42 | 79 | 92 |
| Tamaño del mercado | 32 | 41 | 10 | 43 |
| Sofisticación empresarial | 62 | 55 | 58 | 61 |
| Innovación | 71 | 48 | 61 | 117 |

Fuente: The Global Competitiveness Report 2014–2015.

El Reporte Global de Competitividad evidencia como Colombia todavía tiene mucho camino por recorrer para llegar a ser una económica sobresaliente en esta materia. Dentro de las categorías más preocupantes que muestran este informe, está la de instituciones, en donde Colombia ocupa el puesto 111 entre 144, donde se destaca este lugar debido a los altos niveles de corrupción, lo cual tiene repercusiones en las percepciones que grandes economías podrían tener de Colombia, con respecto a la facilidad para el comercio internacional. Este informe muestra los retos que se tienen en otras categorías como: infraestructura, eficiencia en el mercado de bienes, preparación tecnológica, sofisticación del mercado financiero e Innovación, en donde el país deberá ascender varias posiciones si desea volverse una economía plenamente competitiva respecto a los demás miembros de la Alianza.

CAPITULO 3

La situación del pacífico colombiano

El pacífico colombiano es un punto estratégico comercial, al darle al país salida al océano que conecta los mercados más grandes, este mueve la mayor cantidad de mercancías a nivel mundial, esto lo han entendido bien países como Estados Unidos y Japón, los cuales han basado su política comercial, en tener preponderancia en el pacífico, lo que se ha visto representado en el crecimiento de sus economías durante el siglo XX, haciéndolas las potencias comerciales que son hoy en día (Villafañe, 2000, pág. 121).

El pacífico colombiano es una región que difiere en muchos aspectos a todas las demás regiones del país, entre sus habitantes la mayoría son afro descendientes y otro gran porcentaje son indígenas. Esta región representa una de los ecosistemas más ricos en biodiversidad del mundo. En contraste es una de las regiones con peores condiciones sociales y desproporciones económicas del país, marcada por una alarmante corrupción y malversación de fondos estatales. Además de ser uno de los corredores principales del narcotráfico, por ser esta una de las principales plataformas para la exportación de cocaína al exterior por el océano pacífico, llevada a cabo por grupos al margen de la ley entre grupos guerrilleros y paramilitares, situación que genera altos índices de violencia y que por supuesto compromete el comercio en esta zona del país.

La Alianza del Pacífico pretende incluir de manera importante las exportaciones de los países miembros dentro de las economías de Asia Pacifico, para esto, es evidente la necesidad de una infraestructura que soporte este reto. En el caso de Colombia el pacífico es la plataforma de exportación hacia dichas economías, en donde las condiciones actuales son ineficientes, debido a décadas de políticas públicas y planes de desarrollo poco exitosos. Por otra parte de contar con una infraestructura vial y portuaria poco competitivas.

Dentro de los puertos con los que cuenta el pacífico colombiano se destacan principalmente el puerto de Tumaco y el puerto de Buenaventura. El Puerto de Buenaventura es el puerto más importante de Colombia, puesto que es donde se mueven mayores volúmenes comerciales. Cuenta con una ubicación preferencial, ya que es el más cercano a la capital del país además es importante resaltar su proximidad con el Canal de Panamá. A pesar de las inversiones que se han hecho al puerto, su situación aún no es la más favorable para el comercio. Buenaventura es una representación de las condiciones del pacífico, es por esto que se analizan sus ventajas y desventajas para vislumbrar los restos con los cuales Colombia debe actuar si se quiere tener una participación ventajosa dentro de la Alianza del Pacífico.

Organismos internacionales como Human Rights Watch (HRW) realizan reportes en las zonas del pacífico colombiano, que generan alarma internacional, tal es el caso de uno de sus últimos reportes del 20 de marzo del 2014 titulado “la crisis de Buenaventura” donde muestran desgarradores relatos de la violencia que se vive a tan solo a metros de tan importante puerto para el comercio de exportación de Colombia, el informe recalca que este es el municipio con mayor desplazados de Colombia, en un aparte sobre el informe José Miguel Vivanco director para las Américas afirma “La situación en Buenaventura es una de las más alarmantes que hemos observado en muchos años de trabajo en Colombia y la región. Tan sólo caminar por una calle equivocada puede provocar que uno sea secuestrado y desmembrado; por ende, no debería sorprendernos que los residentes huyan de a miles” (Human Rights Watch, 2014). El informe de HRW deslumbra una realidad que aqueja a todo el pacífico pero en particular a Buenaventura por ser este un punto estratégico para el actuar del narcotráfico, las condiciones de vida de sus habitantes también van a ser un combustible para estos grupos; con lo que el comercio se ve afectado para su operación.

Existen gran cantidad de situaciones por las cuales el puerto de Buenaventura pierde competitividad en materia comercial, lo que genera un costo mucho más elevado de las mercancías. Además de la difícil situación social generada por la

violencia, se encuentran también las condiciones estructurales del puerto, donde en primera medida el nivel de calado del puerto, con las últimas obras de dragado se ha logrado una profundidad de 12,5 metros en la parte externa y 10,5 metros en la parte interna. Lo cual se constituye en sí misma en una determinante desventaja ya que grandes embarcaciones, como las denominadas pos panamax necesitan una profundidad de 15 metros aproximadamente, haciendo imposible su ingreso a puerto y con esto la pérdida de importantes ganancias en materia comercial, ya que en caso contrario a esta situación estas grandes embarcaciones llegan producir ahorros en los costos de transporte al tener mayor capacidad de carga. Además con el incremento en las tarifas del canal de Panamá (Astorga, 2013). Buenaventura tiene grandes posibilidades de convertirse en un puerto alternativo si cumple con requerimientos para movilizar grandes cantidades de mercancías.

Otra de las desventajas de infraestructura del puerto de Buenaventura, se ve en materia vial que refleja uno de los problemas de la mayoría de vías de Colombia, así como lo afirma Ricardo Mosquera, ex rector de la Universidad Nacional “los costos de transporte que tiene Colombia son muy altos y las inversiones grandes que se están haciendo en infraestructura como en materia vial no van a dar resultados en el corto plazo” (Mosquera, 2014). Para la conexión de los puertos con las principales ciudades, el buen estado de las vías es indispensable, en el caso de Buenaventura estas no se encuentran en la mejor condición, la vía Buenaventura- Cali en la cual el INVIAS ha aprobado una doble calzada, no ha sido entregada en los plazos establecidos y según el ministro de transporte Miguel Peñaloza la doble calzada estaría lista hasta el año 2015. En una concesión marcada por atrasos en las obras ocasionando grandes costos y demoras para el transporte terrestre, lo que resulta totalmente improductivo y denota la situación precaria, en la cual el pacífico colombiano recibe a la Alianza del Pacífico, en donde acudiendo a las afirmaciones de Mosquera: “El país está incomunicado, no hay dobles calzadas, no hay navegabilidad por los ríos, entonces en es el primer obstáculo para competir” (Mosquera, 2014).

CAPITULO 4

Conclusiones y Recomendaciones

La Alianza del Pacífico surge en Colombia, en un momento donde su economía no ha logrado adaptarse a las dinámicas globalizadoras mundiales, a pesar de que estos tipos de integraciones son beneficiosas en materia comercial, dichos beneficios no van a poder ser aprovechados en plena capacidad por Colombia, ya que su economía de exportación se encuentra poco diversificada dedicada casi exclusivamente al sector minero, el cual representa costos ambientales altos; otros sectores de la economía no se han aprovechado como el sector industrial y el sector agro, con el cual Colombia cuenta con ventajas con las cuales podría impulsar sus exportaciones.

De las economías que componen la recién formada Alianza del Pacífico, Colombia y Perú presentan los más fuertes atrasos en materia de exportación y competitividad, siendo aventajados por Chile y México, en esta materia lo que va hacer que las ganancias no sean las adecuadas, esto lo demuestran los diversos índices y estadísticas de diversas fuentes tanto internacionales como nacionales. Por otra parte Colombia deberá posicionar el comercio asiático en sus exportaciones, las cuales están marcadas por el comercio con Estados Unidos, siendo dependientes de esta economía, con lo que los efectos, podrían perjudicar su comercio, como ocurrió en el mundo en la crisis del 2008. Posicionarse en las economías asiáticas no es una tarea fácil ya que el nivel de participación en las exportaciones colombianas es todavía mínimo.

Colombia debe pensar en la producción de bienes y servicios con valor agregado, para esto, debe especializar su producción y avanzar tecnológicamente, esto será posible si la inversión en materia de educación se incrementa especialmente en lo concerniente a desarrollo e innovación, con lo que en el largo

plazo, dejaría de ser solamente una despensa de commodities para las grandes economías del mundo y así poder ofrecer bienes y servicios que generen mayor ganancia, con esto generar un mayor bienestar al país; además de la inversión a largo plazo.

En el corto plazo se debe profundizar en mejorar la infraestructura para la exportación y con esto mejorar los estándares internacionales de competitividad, es vital la mejora de la malla vial, además del mejoramiento de los puertos existentes especialmente en el pacífico, reduciendo así los costos de los productos debido a que el puerto no está preparado para recibir grandes embarcaciones.

Las grandes brechas sociales hacen del comercio una labor complicada, para esto el gobierno central debe general políticas, donde las prioridades económicas se adapten a realidad social y a las verdaderas necesidades del pacífico región que afronta altos niveles de inseguridad, desigualdad y corrupción los cuales entorpecen el avance de las condiciones propicias para la exportación a gran escala, no se debe pretender seguir las mismas políticas que se han implementado en las últimas décadas ya que estas han demostrado ser ineficientes por no adaptarse a la realidad del pacífico Colombiano.

Las debilidades deben convertirse en fortalezas y empezar una tarea que tiene muchos años de atraso, si el gobierno desea que la Alianza del Pacífico represente un beneficio para los diversos sectores del país y esto se vea representado en un bienestar con unas mejores condiciones de vida que las actuales y no resulte como las integraciones económicas previas en las que Colombia tomó parte , que nunca lograron sus principales objetivos para los que fueron creadas; la apuesta es grande y este tipo de integración plantea elementos nuevos que pueden en verdad ser aprovechados, además de un compromiso de los gobierno por el hecho de estar alineados en políticas económicas afines, que no concuerdan con las de otros países latinoamericanos que le han apostado más al regionalismo que generan otro tipo de organismos como el ALBA.

Referencias

- Astorga, L. (26 de Septiembre de 2013). *CB24*. Recuperado el 21 de Octubre de 2014, de <http://cb24.tv/aumento-en-tarifas-de-peajes-del-canal-de-panama-rigen-a-partir-del-1-de-octubre/>
- Banco Mundial. (2013). *Exportaciones de productos de TIC (% de las exportaciones de productos)*. Recuperado el 21 de Agosto de 2014, de <http://datos.bancomundial.org/indicador/TX.VAL.ICTG.ZS.UN>
- Banco Mundial. (2013). *Gasto en investigación y desarrollo (% del PIB)*. Recuperado el 21 de Agosto de 2014, de <http://datos.bancomundial.org/indicador/GB.XPD.RSDV.GD.ZS>
- Banco Mundial. (2013). *Gasto militar (% del PIB)*. Recuperado el 25 de Agosto de 2014, de <http://datos.bancomundial.org/indicador/MS.MIL.XPND.GD.ZS>
- Banco Mundial. (2013). *Exportaciones de productos de alta tecnología (% de las exportaciones de productos manufacturados)*. Recuperado el 14 de Agosto de 2014, de <http://datos.bancomundial.org/indicador/TX.VAL.TECH.MF.ZS>
- Castro, P. d. (Julio de 2014). El proceso de paz en Colombia: una oportunidad. *Notes International CIDOB*, 94, 1-7.
- DANE. (2014). *Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE)*. Recuperado el 21 de Octubre de 2014, de <http://www.dane.gov.co/index.php/comercio-exterior/exportaciones>
- Díaz, J. (8 de Septiembre de 2014). 'Colombia puede entrar en una crisis comercial': Analdex. (F. Gonzales, Entrevistador) *El Tiempo*.
- Human Rights Watch. (20 de Marzo de 2014). *Colombia: el más importante puerto del Pacífico asolado por desapariciones*. Recuperado el 1 de Septiembre de 2014, de <http://www.hrw.org/es/news/2014/03/20/colombia-el-mas-importante-puerto-del-pacifico-asolado-por-desapariciones>
- Klaus Schwab. (2014). *The Global competitiveness Report*. World Economic Forum.
- Ministerio de Comercio Industria y Turismo, Oficina de Estudios Económicos. (2013). Recuperado el 14 de Agosto de 2014, de <http://www.mincit.gov.co/publicaciones.php?id=17622>
- Mosquera, R. (10 de febrero de 2014). Colombia debe mejorar infraestructura para aprovechar Alianza del Pacífico. (C. radio, Entrevistador)

Pinto, H. V. (2001). *Introducción a la integración económica*. Bogotá: Universidad Jorge Tadeo lozano.

Proexport. (2013). *Abecé de la alianza del pacífico*. Recuperado el 8 de Agosto de 2014, de http://www.proexport.com.co/sites/default/files/ABC_ALIANZA_DEL_PACIFICO_PRENSA.pdf

Soto, M. (1999). *la integración en américa*. Cali: universidad Santiago de Cali.

Villafañe, V. L. (2000). *Japón y Estados Unidos en la cuenca del pacífico*. siglo veintiuno editores.