UNIVERSIDAD SANTO TOMÁS
PRIMER CLAUSTRO UNIVERSITARIO DE COLOMBIA
FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS

COMPETITIVIDAD DE LA ALIANZA DEL PACÍFICO

REINALDO HERNÁNDEZ GÓMEZ

DOCENTE

ANDREA CELY

RODRIGO IZAZA

TUTOR

MAESTRÍA EN ADMINISTRACIÓN DE NEGOCIOS

INVESTIGACIÓN

BOGOTÁ D.C

2018

Dedicatoria

“Empieza haciendo lo necesario,
Después lo posible y de repente
Te encontraras haciendo lo imposible”

San Francisco de Asís

“A mí amada esposa y mi hermoso hijo”

Mi abuelo Ramiro Gómez Rodríguez

Mi abuela Leonor Galvis de Gómez,

Mi madre y mis hermanas

Son un gran ejemplo de vida.

Reinaldo Hernandez Gómez

Agradecimientos

“Si no puedes volar entonces corre,
Si no puedes correr entonces camina,

Si no puedes caminar entonces

Arrástrate

Pero sea lo que hagas, sigue

Moviéndote hacia adelante”

Martin Luther King Jr.

“El que anda con águilas a volar aprende”

Gracias compañeros.

Ginna Paola Sanabria, Lesly Vannesa Caicedo Barreto

Yivanni Andrea García Castañeda

Juan Manuel Méndez, Diego Orlando López

Jonathan Andrés Pérez Pardo

Luis Carlos Forero, Daniel Ruiz Vargas

Andrés Felipe Andrade, Cesar Beltrán.

... Al Superintendente de Puertos y Transporte, Ingeniero Javier Jaramillo,

Quien me facilitó información y me dio las herramientas profesionales

Para lograr este objetivo.

A mis tutores, Doctora Andrea Cely y Doctor Rodrigo Isaza quienes me guiaron junto con la

Universidad Santo Tomas de Aquino en el desarrollo de este documento.

Tabla de contenido

Introducción.....	9
Justificación	10
Objetivos	13
Objetivo general.....	13
Objetivos específicos.....	13
Problema de investigación	14
Marco preferencial	17
Marco teórico	17
Evolución del comercio en Colombia.....	20
Integración comercial.....	20
Análisis de competitividad intra-Alianza del Pacífico.....	23
Marco conceptual	24
Marco metodológico	27
Caracterización Alianza del Pacífico.....	28
Entorno económico	29
Generalidades de la Alianza del Pacífico.....	31
México.....	32
Exportaciones.....	32
Importaciones.....	33
Puertos de México.....	37
<i>Puerto de Manzanillo, México.</i>	40
Chile	44
Exportaciones.....	44
Importaciones.....	45
Puertos de Chile	50
<i>Puertos de San Antonio y Valparaíso.</i>	52
Perú	53
Exportaciones.....	53
Importaciones.....	54
Puertos de Perú	58
<i>Puerto del Callao.</i>	60
Colombia	63
Exportaciones.....	63
Importaciones.....	64
Puertos de Colombia	65
<i>Puerto de Buenaventura.</i>	69
Competitividad Alianza del Pacífico	71
Exportaciones.....	73
Importaciones	74

Puertos en la Alianza del Pacífico	76
Colombia y la Alianza del Pacífico.....	77
Conclusiones	80
Recomendaciones	83
Glosario	83
Referencias.....	86

Índice de tablas

Tabla 1. Acuerdos Comerciales de Colombia.....	20
Tabla 2. Escalafón mundial de competitividad de Colombia.....	23
Tabla 3. Datos generales Alianza del Pacífico	31
Tabla 4. Acuerdos comerciales México.	35
Tabla 5. Tiempos de despachos de mercancías.....	42
Tabla 6. Acuerdos Comerciales Chile.....	46
Tabla 7. Acuerdos comerciales Perú.....	55
Tabla 8. Tráfico Portuario de Colombia.....	66
Tabla 9. Movimiento TEUS por zona Portuaria.	68
Tabla 10. Exportaciones Alianza del Pacífico.	73
Tabla 11. Top 10 Exportaciones Mundiales 2017.....	73
Tabla 12. Importaciones Alianza del Pacífico.	74
Tabla 13. Top 10 Importadores Mundiales 2017	75
Tabla 14. Movimiento de TEUS Principales puertos de Latinoamérica y el caribe.	76
Tabla 15. Escalafón de Competitividad Países AP.	79

Índice de gráficas

Gráfica 1. Destino Exportaciones.....	26
Gráfica 2. Exportaciones hacia Asia Pacífico. (2016).	27
Gráfica 3. Escalafón mundial de competitividad.	29
Gráfica 4. Principales productos de exportación de México.....	32
Gráfica 5. Destinos de las exportaciones de México.	33
Gráfica 6. Principales productos de importación de México	34
Gráfica 7. Origen de las importaciones de México.....	34

Gráfica 8. Transporte Marítimo por tipo de Carga.....	39
Gráfica 9. Movimiento TEU'S.....	39
Gráfica 10. Movimiento TEUS x Puerto en el Pacifico	40
Gráfica 11. Principales productos de exportación de Chile	44
Gráfica 12. Destinos de las exportaciones de Chile.....	45
Gráfica 13. Principales productos de importación de Chile.....	45
Gráfica 14. Origen de las Importaciones de Chile	46
<i>Gráfica 15. Carga Movilizada en Puertos Chile</i>	<i>51</i>
Gráfica 16. Posición geográfica Puertos	52
Gráfica 17. Exportaciones Perú.....	53
Gráfica 18. Destinos de las exportaciones de Perú	53
Gráfica 19. Principales productos de importación de Perú	54
Gráfica 20. Origen de las Importaciones de Perú.....	55
Gráfica 21. Importaciones y Exportaciones Colombia 2017.	63
Gráfica 22. Destinos Exportaciones Colombia	64
Gráfica 23. Origen de las Importaciones de Colombia	64
Gráfica 24. Exportaciones por Zona Portuaria.....	67
Gráfica 25. Importaciones por Zona Portuaria.....	67
Gráfica 26. Canal de Acceso al Puerto de Buenaventura.....	69
Gráfica 27. Plan de inversión vial desde el año 2014-2018 (Buga Buenaventura).....	71
Gráfica 28. Crecimiento anual PIB	71
Gráfica 29. Inflación y Desempleo Alianza del Pacifico.	72
Gráfica 30. Comercio Bilateral entre Colombia y los Países AP.....	78

Índice de mapas

Mapa 1. Puertos de México.....	38
Mapa 2. Puertos del Perú.....	59
Mapa 3. Movimiento de Carga Portuaria en Perú.....	60
Mapa 4Puertos de Colombia	65
Mapa 5. Plan de inversión vial desde el año 2014-2018.....	70

Índice de fotos

Foto 1. Puerto de Manzanillo	40
Foto 2. Visita Puerto del Callao-APN. Octubre de 2017.	62
Foto 3. Puerto de Buenaventura.	69

Índice de imágenes

Imagen 1. Caracterización Puerto de Manzanillo	41
Imagen 2. Puertos de San Antonio y Valparaíso.....	52
Imagen 3. Ventanilla Única.....	58
Imagen 4. Modernización Puerto del Callao.....	61
Imagen 5. Nuevo Terminal de Contenedores, Fase 1, US \$ 334 MM	61
Imagen 6. Terminal Norte, Etapa 1 y 2 US\$392 MM.....	61

Introducción

El Pacífico debe ser potencializado por medio de la integración económica, desde la ventaja individual de los estados en lo que refiere al comercio internacional. Colombia tiene grandes retos para aprovechar de manera correcta la Alianza Pacífico, pero antes debe abordar cuestiones críticas internas que le desmeritan en el ambiente estratégico internacional, porque le impiden competir con igualdad de condiciones.

El presente trabajo manifiesta el papel relevante de Colombia en este tipo de acuerdos. Pero también genera estrategias de cambio o mejora para poder competir y generar verdaderas ventajas absolutas en el mercado internacional. Abordando la teoría de la ventaja absoluta, hasta teóricos de integración. El propósito es analizar a profundidad los resultados de esta alianza, develar cómo ha sido el crecimiento económico en la región y vislumbrar el potencial comercial que resulta de todo esto.

Justificación

Colombia no es ajena a los cambios de poder geopolíticos que ocurren constantemente en el mundo. Si bien como describiría Naim en su libro *El fin de poder*, el comercio como pieza estratégica de poder “es transformado continuamente por los mismos contextos volátiles de los mercados internacionales” (Naim, 2016). Las dinámicas de poder de los bloques comerciales repercuten directamente en mercados como los nuestros. Por ello es responsabilidad directa el conocer, analizar, planificar y ejecutar planes de acción que nos permitan evidenciar competitividad en el campo internacional.

Esto pone un reto globalizador a las naciones del continente sur, en especial para aquellas que limitan con el pacífico. Por lo tanto, es vital que comprendamos la invalidez del Modelo de la Ventaja Absoluta de Adam Smith (La mano invisible). Hoy en día, ningún país puede ofrecer exclusividad en términos relativos, porque cada cual puede y está en la capacidad de desarrollar especialidades que en el pasado se creían propias de determinadas partes del mundo. Todo, gracias a la globalización y a la destreza de las naciones en desarrollar alianzas entre países. Sin embargo, lo que podemos rescatar de la teoría es que independiente de la diversificación, hoy en día se dan más acuerdos que los que hace 40 años se pudieron gestar y todo, según Smith, a los acuerdos entre caballeros, que no son sino la materialización de las alianzas comerciales.

Ahora, hablando de la especialización es válido mencionar que, basado en el modelo de Heckscher-Ohlin, los países se especializan en la exportación de los bienes cuya producción es intensiva en el factor en el que el país es abundante. Entre más abundante es un factor, menor es su costo. Los países exportarán aquellos bienes que hacen uso intensivo de aquellos factores localmente abundantes, e importarán bienes que hacen uso intensivo de aquellos factores localmente escasos. Esto en respuesta a los actuales requerimientos comerciales que demandan estrategias de internacionalización cada vez más efectivas.

Es así entonces que la cuestión del poder nos lleva a cambiar las estrategias de internacionalización en el Pacífico, nos obliga a desarrollar acuerdos de mayor envergadura, nos demanda una especialización como país que a su vez demanda de un perfeccionamiento en la forma de comercializar. Baldwin, Forslid, Martin, Ottaviano y Robert-Nicoud (2003) afirman: “La liberalización conlleva ganancias de bienestar”. En la actualidad el comercio interno y externo mueve la economía de un país que para poner sus productos en el mercado internacional ha convenido unir fuerzas con países que puedan complementarse para generar el intercambio comercial. “La Alianza del Pacífico es un mecanismo de integración regional conformado por Chile, Colombia, México y Perú, establecido en abril de 2011 y constituido formal y jurídicamente el 6 de junio de 2012, con la suscripción del Acuerdo Marco. Este proceso busca crear mercados atractivos entre sus países miembros para lograr una mayor competitividad a nivel internacional que representan en conjunto alrededor de 220 millones de personas y un producto interno bruto (PIB) del orden de 1.5 billones de dólares al cierre del 2016”. (Baldwin et al. 2003)

Las oportunidades aumentan para mercados como el nuestro. En la ruptura de barreras comerciales se evidencia una ventana de oportunidad que debe ser aprovechada y rentabilizada al máximo. Ahora, soportando la tesis de que la Alianza del Pacífico es de carácter integradora, con mayor razón el país deberá preocuparse por generar un clima de confianza comercial, política, económica y social. Datos que lo comprueban son los siguientes: “En los últimos años, el petróleo en Colombia decreció de una participación del 54% para el 2013 en sus exportaciones, a un 33% para el año 2016, presentando un crecimiento de esta participación en los sectores agrícolas, del 11% al 21% y del manufacturero del país del 16% al 24%” (Cárdenas, 2017); además, “las exportaciones de bienes y servicios en Colombia, se sitúan en un 14,7% del PIB, representando una participación en los mercados internacionales a nivel mundial del 0.39%”, mientras que países como, China (14.84%), Japón (5.9%), Indonesia (1.16%), presentan una dinámica comercial

interesante para ser explorada, según la última publicación de un informe realizado por The Boston Consulting Group (BCG) en el que se examina la riqueza financiera privada global, concluyendo que la región de Asia Pacífico acumulará en 2017 más riqueza que América del Norte. Es importante que Colombia profundice en la identificación de oportunidades que se puedan generar a través de la Alianza del Pacífico, por medio de exportaciones de bienes y servicios hacia los países que conforman la región del Asia Pacífico.

Objetivos

Objetivo general

Analizar las oportunidades comerciales derivadas de la Alianza del Pacífico con el fin de generar mayor competitividad en la región por medio de un plan de acción para la consecución de objetivos comerciales en Colombia. En especial para el fortalecimiento de los mercados asiáticos.

Objetivos específicos

1. Realizar la caracterización de la Alianza del Pacífico.
2. Describir el comportamiento comercial y económico de los países miembros.
3. Identificar las oportunidades comerciales que Colombia tiene para ingresar a los mercados asiáticos.
4. Generar lineamientos que permitan aprovechar esta Alianza para Colombia.

Problema de investigación

El océano Pacífico es el mayor océano de la Tierra. Su dimensión abarca poco más de los 15.000 kilómetros desde el mar de Bering con límites al norte con el Ártico, hasta las congeladas aguas del mar de Ross, sin mencionar su límite más alto: la Antártida. Un mar de semejantes dimensiones ha de ser aprovechado por los países costeros para generar una dinámica comercial sin precedentes. En un mundo globalizado, no solo por la capacidad de hacer presencia de marca en múltiples fronteras sino por la expansión de espacios culturales y sociales, se hace importante revitalizar rutas comerciales dinámicas, constantes y que forjen una alianza en pro de la economía de libre mercado.

El presente escrito hace relevante la participación de Colombia en la Alianza Pacífico, pero antes es meritorio ahondar en la necesidad y en la oportunidad que, en materia comercial, se abre para el país. La Alianza del Pacífico es una economía global de mercado de 218 millones de habitantes. Somos la sexta economía mundial con proyecciones a ser la cuarta que más contribuirá al crecimiento mundial en los próximos 10 años según el informe económico Alianza del Pacífico Integración y Desarrollo realizado por el BBVA.

En cifras evidenciamos que el

Comercio intra- regional, fue superior a los 40 mil millones de dólares en el año 2016; México participó con el 32%, Colombia con el 26%, Chile con el 21% y Perú con el 20%. Dado el tamaño relativo de las economías, este comercio representó sólo el 1.7% del comercio total de México, el 6.2% para Chile, el 9.5% para Colombia, y el 10.7% en el caso de Perú. En conjunto, el comercio intra-regional significó el 3.7% del comercio exterior total de los cuatro países. Incrementar considerablemente este nivel de intercambio es uno de los grandes retos del proceso de integración.

Y aunque Colombia participa, se puede ver que aún falta por dinamizar más la tarea

importadora y exportadora. El país tiene potencial de mercado, pero debe trabajar más en conceptos de apertura, fronteras dinámicas y explotación de los mares. Esto ligado a un desarrollo de políticas comerciales que permitan un comercio creciente. Colombia debe promover intercambios de mayor envergadura.

Somos uno de los países más cerrados de Latinoamérica en términos comerciales con el mundo, especialmente con Asia (Arnson, Heine, y Zaino, 2015). La firma de la Alianza del Pacífico abre un mar de oportunidades para posicionar nuestras exportaciones no solo con los países aliados, sino con el continente asiático.

El gran problema radica en las proyecciones a futuro ya que

La alianza del Pacífico dentro de sus metas para la tasa objetivo de crecimiento anual es al menos de 5.2% en promedio regional, con lo cual el PIB prácticamente se triplicaría, de 2.1 billones de dólares en 2015 a 6 billones en 2035. Esta tasa equivale a un crecimiento de dos puntos porcentuales por arriba de lo estimado en el escenario base, con lo cual: Perú crecería al 6.2%, Chile al 5.2%, México al 5.1% y Colombia al 4.9%. (Agencia PWC México, s.f)

Colombia no está preparada en condiciones políticas, de mercado y de producción para asegurar el cumplimiento de dichas metas. Si bien el país ha sabido aprovechar una mínima parte de todo el potencial que hay en la Alianza del Pacífico, el país debe afrontar la realidad de no haber sabido explotar al máximo dicha alianza. Los retos y a su vez los impedimentos que sobresalen en el entorno de mercado deben ser sumados a las amenazas comerciales que ponen en desventaja al mercado nacional en términos de competitividad.

(Suarez, 2014)

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. (p.10)

Es evidente que la alianza nos ayuda y nos permite crecer comercialmente en términos de competitividad, pero las bases estructurales de ese ideal mercantil pueden llegar a ser utópicos si no se trabaja en pro del desarrollo comercial en el pacífico.

Pregunta problema

¿Cuáles son los cambios estructurales que debe realizar Colombia, para el aprovechamiento integral de la Alianza del Pacífico y cómo el país puede explotar esas ventanas de oportunidad?

Marco preferencial

La integración económica tiene que ser evaluada desde los diversos tópicos teóricos del comercio internacional, para dimensionar la relevancia de estos en la consecución y adaptación a los nuevos retos en el intercambio global.

El propósito es producir un trabajo que evidencie las implicaciones de ser miembro activo de la Alianza del Pacífico, partiendo de la contextualización de la teoría. Por ello mismo se promueve dentro de su estudio, la explotación de la infraestructura portuaria, el desarrollo de vías de acceso, los tiempos de demora en la legalización de las importaciones y el riesgo país como ítems de obligatorio estudio en el presente escrito.

Marco teórico

Adam Smith, con la teoría de la ventaja absoluta, pone de manifiesto los inconvenientes que tiene Colombia para satisfacer con calidad y excelencia los requerimientos respecto a los mercados globales. Esto debido a la casi nula participación del gobierno en la consecución de intereses nacionales que logren comunicar los cuatro puntos del país para dinamizar el comercio internacional. En estos cuatro puntos se evidencia la falta de presencia del Estado, en lo que refiere a infraestructura comercial. Solo hay un interés por cuidar lo que Mackinder denominó como el “herartland” un espacio de importancia estratégica comprendido en la triangulación entre la capital del país, el Valle y la parte de la zona pacífico y caribe.

Colombia no ha podido desarrollarse como potencia en la región, debido a su estado continuo de crisis, que deriva de la confrontación constante entre grupos disidentes de las FARC, el ELN y los GAO (Grupos Armados Organizados). Esto aumenta el riesgo del país para generar acuerdos comerciales confiables y pese a la jugada político-estratégica realizada por el Gobierno Santos, con la obtención del Nobel de Paz, Colombia aún tiene críticos problemas de seguridad que desalientan la inversión extranjera, ligados a la cultura corrupta arraigada a la propia identidad

del Colombiano, quien con el tiempo se ha adaptado a un sistema inviable que no visibiliza las realidades de la nación, sino que se corrompe para impedir el progreso al nivel que lo requieren los mercados internacionales.

Dentro de la conceptualización teórica es válido mencionar que, para Smith, el país debe procurar la obtención de la ventaja competitiva, al reforzar internamente su infraestructura y capacidad de respuesta a las demandas internacionales comerciales y de esta forma asegurar la integración económica en la Alianza Pacífico (Smith, s.f). Y para Petid (2014):

La integración económica no es un fenómeno moderno: varios países europeos se construyeron a partir de un proceso integrador que eliminó las barreras que separaban distintos mercados regionales. En concreto, Gran Bretaña se constituyó, como unidad económica, en el siglo XVIII, y Francia lo haría después que la Revolución Francesa suprimiera las barreras internas que impedían el libre movimiento de mercancías y mano de obra. La moderna Alemania nace a través de una unión aduanera de Zollverein. Italia es también el resultado de un esfuerzo de unificación económica llevado a cabo en 1861. Lo que sí nos diferencia de épocas pasadas, lo que hace de nuestro tiempo la “Era de la integración” (Haberler, 1964) es la proliferación de ensayos integradores y de propuestas de integración.

La Alianza Pacífico por lo tanto debe ser abordada, como uno de los principales ensayos, en lograr integrar economías históricas en un beneficio mutuo, que rentabilice el comercio en el pacífico. No somos desconocedores de los procesos integradores, de hecho de una u otra manera siempre hemos aportado en algo. Con la potencialización de la globalización es crucial que todos los países del Pacífico, de manera estratégica viren su estrategia comercial a fortalecer una zona desaprovechada.

La integración económica se define como la organización de un grupo de países con el fin

de mejorar el intercambio comercial del marco de su territorio. Los objetivos principales son la eliminación de los obstáculos al comercio y la libre circulación de personas (Gallardo, 2008).

A pesar de la gran cantidad de estudios adelantados con relación al desarrollo e implementación de la integración económica, como parte de una política de estado, considero pertinente, basarme para este estudio específico en la propuesta del economista húngaro, Bela Balassa, *The Theory of Economic Integration* (1963), quien explica el modelo de integración económica para el beneficio de las naciones en busca de un desarrollo económico, a través de seis estados.

Para Blanco (2017), la Alianza del Pacífico –AP– es un proceso novedoso para integrar lo político y lo comercial para buscar lo que muchos bloques han dejado en un segundo plano, la integración con otras regiones, en palabras del autor: “El proceso de integración regional Alianza del Pacífico es visto como uno de los proyectos supranacionales con mayor proyección y capacidad de crecimiento en América Latina”.

El autor, además, establece cuatro características principales de la Alianza del Pacífico:

1. Los países de la Alianza del Pacífico –AP– se han destacado por seguir los principios del libre comercio, con 76 acuerdos comerciales con otros países. En este aspecto la Alianza del Pacífico se diferencia del MERCOSUR (Mercado Común del Sur), ya que este bloque pretende imponer un arancel externo común.
2. La Alianza del Pacífico, como ya se mencionó anteriormente, busca generar una integración más profunda con otras regiones, principalmente Asia, lo que la expresa su sentido global y de integración mundial.
3. La iniciativa fundamentalmente económica les ha permitido posicionarse como un bloque fuerte dentro de América Latina en materia de competitividad, apertura económica y clima favorable inversor y como una de las cuatro economías más competitivas en la región.

4. La iniciativa pragmática y muy ejecutiva que superpone la búsqueda de soluciones a potenciales conflictos. Los logros conseguidos en estos pocos años de existencia denotan una gran agilidad y flexibilidad para la toma de decisiones. En un periodo de 7 años, el compromiso es eliminar el 8% restante de aranceles entre sus países miembros, eliminar también los visados para facilitar la movilidad laboral. Se abrirán centros comunes de promoción de las relaciones económicas y comerciales en el exterior, y se pondrá en marcha el Mercado Integrado Latinoamericano (MILA), que integra las bolsas de Chile, Colombia, Perú y recientemente México.

Evolución del comercio en Colombia

Según el libro publicado en 2010 en la página del Banco de la República, *Comercio Exterior y actividad económica de Colombia en el siglo XX: exportaciones totales y tradicionales*, Urrutia-Montoya, Posada, Pontón y Martínez afirman que el comportamiento de las exportaciones como porcentaje del PIB, en Colombia pasaron de un 4,2% (1913) con el oro, tabaco y la quina, a un 11,8% para 1992. En su mayoría actividad cafetera, petrolera y bananera, para cierre del 2016, el petróleo representa el 33% de las exportaciones.

Integración comercial

Un aspecto importante es la política que ha mantenido Colombia en los últimos años es lograr una integración comercial con el resto de los países.

Tabla 1

Acuerdos Comerciales de Colombia

Socio	Estado del Tratado	Fecha Acuerdo	Vigente desde	Tipo
CAN	Vigente	Mayo 12 de 1987	Mayo 25 de 1988	Unión Aduanera

México	Vigente	Enero 13 de 1994	Enero 1 de 1995	Acuerdo de Libre Comercio e Integración Económica
Mencosur (Brasil, Argentina, Uruguay)-CAN	Vigente	Octubre 18 de 2004	Febrero 1 de 2005	Acuerdo de Complementación Económica
Mencosur (Paraguay)-CAN	Vigente	Octubre 18 de 2004	Abril 19 de 2005	Acuerdo de Complementación Económica
Chile	Vigente	Noviembre 27 de 2006	Mayo 8 de 2009	Acuerdo de Libre Comercio e Integración Económica
Triángulo del Norte-Guatemala	Vigente	Agosto 9 de 2007	Noviembre 12 de 2009	Acuerdo de Libre Comercio e Integración Económica
Triángulo del Norte-El Salvador	Vigente	Agosto 9 de 2007	Febrero 1 de 2010	Acuerdo de Libre Comercio e Integración Económica
Triángulo del Norte-Honduras	Vigente	Agosto 9 de 2007	Marzo 27 de 2010	Acuerdo de Libre Comercio e Integración Económica
EFTA-Liechtenstein	Vigente	Noviembre 25 de 2008	Julio 1 de 2011	Acuerdo de Libre Comercio e

				Integración Económica
EFTA-Suiza	Vigente	Noviembre 25 de 2008	Julio 1 de 2011	Acuerdo de Libre Comercio e Integración Económica
Canadá	Vigente	Noviembre 21 de 2008	Agosto 15 de 2011	Acuerdo de Libre Comercio e Integración Económica
Estados Unidos	Vigente	Noviembre 22 de 2006	Mayo 15 de 2012	Acuerdo de Libre Comercio e Integración Económica
Venezuela	Vigente	Noviembre 28 de 2011	Octubre 19 de 2012	Acuerdo de Alcance Parcial
UE	Vigente	Junio 26 de 2012	Agosto 1 de 2013	Acuerdo de Libre Comercio e Integración Económica
EFTA-Islandia	Vigente	Noviembre 25 de 2008	Septiembre 1 de 2014	Acuerdo de Libre Comercio e Integración Económica
EFTA-Noruega	Vigente	Noviembre 25 de 2008	Septiembre 1 de 2014	Acuerdo de Libre Comercio e Integración Económica

ALADI	Vigente	Agosto 12 de 1980	Marzo 18 de 1981	Acuerdo de Alcance Parcial
SGTP	Vigente	Abril 13 de 1988	Abril 19 de 1989	Acuerdo de Alcance Parcial
CARICOM	Vigente	Julio 24 de 1994	Enero 1 de 1995	Acuerdo de Alcance Parcial
Cuba	Vigente	Septiembre 15 de 2000	Julio 10 de 2001	Acuerdo de Complementación Económica
Alianza del Pacífico	Vigente	Junio 6 de 2012	Julio 20 de 2015	Área de Integración
Corea del Sur	Vigente	Febrero 21 de 2013	Julio 15 de 2016	Acuerdo de Libre Comercio
Costa Rica	Vigente	Mayo 22 de 2013	Agosto 1 de 2016	Acuerdo Comercial
Panamá	Suscrito	Septiembre 20 de 2013		Acuerdo de Libre Comercio
Israel	Suscrito	Septiembre 30 de 2013		Acuerdo de Libre Comercio
Japón	En negociación			Acuerdo de Asociación Económica
Turquía	En negociación			Acuerdo Comercial

Análisis de competitividad intra-Alianza del Pacífico

Es importante profundizar la situación de competitividad de Colombia frente al frente a los países miembros de la Alianza del Pacífico.

Tabla 2

Escafón mundial de competitividad de Colombia

Índice	Colombia	No. Total de países
Índice Global de Competitividad 2016-2017	61	138
Doing Business 2017	53	190
Índice de Competitividad en Viajes y Turismo 2017	62	136
Índice de Facilitación de Comercio FEM 2016	85	136
Competitividad IMD 2016	51	61

Fuente: Ministerio de Comercio Industrial y Turismo Colombia.

Marco conceptual

Tremolada (2014) plantea la pregunta de qué tipo de integración es la AP, ya que esta suele ser confusa por las distintas características que la componen. Se basa en la teoría de las uniones aduaneras para poder determinar qué tipo de unión es la Alianza del Pacífico y a dónde pretende llegar con la misma. La Teoría de las Uniones Aduaneras concluye que la creación de comercio es el aumento del volumen del comercio entre países. Cuanto mayor importancia tenga el comercio del país con respecto a los países que formarán parte de la unión aduanera, mayor será la probabilidad que la unión proporcione bienestar; cuanto mayor sea la extensión de la unión (en términos económicos) mayores serán las ganancias obtenidas mediante reasignación de producciones y mitigara la posibilidad de desviación de comercio.

Duncan, Jancar-Webster y Switky (2009) plantean que los grandes objetivos de la política

exterior son la seguridad territorial, la vitalidad económica y la independencia política, (p 160). Velázquez (2009) define la política pública como el proceso de integración de decisiones, acciones, inacciones, acuerdos e instrumentos adelantado por autoridades públicas con la eventual participación de los particulares (p 156); Pastrana y Gehrin explican que las referencias culturales y geográficas contribuyen a definir que es subsistema, región o subregión, pero también los criterios político-ideológicos. (p 60.)

Ahora, como referencia conceptual, los países más competitivos deben desarrollar formación de estructuras completas que permitan la definición de estructuras económicas, organizacionales y jurídicas en toda la sociedad.

1. Estar incluida e integrada en un contexto macro.
2. Un nivel estructurado donde se desarrollen políticas entre el Estado y las organizaciones que permitan fomentar la formación y articular procesos.
3. Optimizar las actividades organizacionales con el fin de encontrar reacción, flexibilidad, eficiencia y calidad en los procesos.

La competitividad se alcanza a través de la interacción de estos cuatro factores. Los países deben lograr estructuras que impacten en la sociedad y organizaciones por medio de definiciones que logren estructuras solidas en términos económicos, organizacionales y jurídicos (Esser, Hillebrand, Messner, & Meyer-Stamer, 1996).

Tremolada (2014) concluye que la Alianza del Pacífico busca una integración profunda donde exista una libre circulación de capitales, bienes, servicios y personas, siendo puente para llegar a Asia Pacífico.

Krugman (1995) afirma que la economía internacional viene a ser en gran medida un caso espacial de la geografía económica y, por tanto, una de las mejores formas de comprender cómo funciona la economía internacional reside en empezar observando qué sucede al interior de las

naciones.

El Ministerio de Comercio, Industria y Turismo de Colombia define la Alianza del Pacífico como un mecanismo de articulación política, económica y de cooperación e integración entre Chile, Colombia, México y Perú, establecido en abril de 2011 y constituido formal y jurídicamente el 6 de junio de 2012, con la suscripción del Acuerdo Marco de la Alianza del Pacífico, aclarando que el interés de Colombia es que a través de la Alianza, Colombia profundizará las relaciones comerciales con las economías más exitosas de América Latina, a las cuales se dirige buena parte de nuestra oferta exportable de valor agregado (21% de las manufacturas y 14% de las exportaciones no minero-energéticas de Colombia al mundo), a través de la facilitación y unificación de las reglas de juego y la promoción de encadenamientos productivos y de la inserción en cadenas regionales y globales de valor.

Para el año 2016, las exportaciones a nivel mundial registraron variaciones negativas.

Gráfica 1. Destino Exportaciones. Por Ministerio de Comercio Industrial y Turismo; *Elaboración propia.*

De las exportaciones realizadas a los Estados Unidos, el 51% lo representan los combustibles, vegetales 12%, café 11%, perlas y piedras preciosas 9.4%, alimentos, bebidas y tabaco 3%, confecciones 2%, metales y sus manufacturas 2%, otros 9%.

Gráfica 2. Exportaciones hacia Asia Pacífico. (2016). Por Ministerio de Comercio Industrial y Turismo.

Las exportaciones realizadas desde Colombia y hacia los países del Pacífico asiático desde el año 2006 pasaron de 3.53 a 4.32 millones de dólares para el 2015; sorprendentemente en el 2016 cerraron en 2.6 Millones de dólares, presentando un decrecimiento de un 24%. Los combustibles representan 77%, de las exportaciones a China, el 40% a la India, el Café, té y especias, son el 56% para Japón.

Marco metodológico

Este trabajo será una investigación científica, sustentada bajo una metodología de trabajo, que dejará claridad en las pautas y criterios tenidos en cuenta para el desarrollo sistémico del análisis de la investigación.

Tipo de Investigación

La investigación que se pretende realizar es de tipo descriptiva. Se proporcionará un panorama más amplio y general sobre la competitividad de la Alianza del Pacífico, se buscará sentar las bases para la generación de unos lineamientos, adecuando los conocimientos en este trabajo a los objetivos plantados con anterioridad.

Recordando que este tipo de investigación es el procedimiento usado en ciencia para describir las características del fenómeno, sujeto o población a estudiar, se expondrán las cifras y

los comparativos de los países que conforman la Alianza del Pacífico, respecto a las importaciones y exportaciones hechas durante el periodo de tiempo del año 2016. Se empleará el método observacional para relatar el comportamiento de los países miembros en ese periodo de tiempo y analizar cómo algunos países aventajan a otros en el mercado internacional.

Fuentes Secundarias

Se utilizará la información de entidades como la Alianza del Pacífico, Ministerio de Comercio y Turismo, Banco Mundial, Banco Interamericano de Desarrollo, Banco Asiático de Desarrollo, Comisión Económica para América Latina - CEPAL, Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico - OCDE, Superintendencia de Puertos y Transporte, Ministerio de Transporte, Agencia Nacional de Infraestructura - ANI, Comisión Interamericana de Puertos y ProColombia.

Dentro del método de observación se analizarán los datos más relevantes que en cifras, evidencian el porcentaje y contribución de cada uno de los países, en términos de importación y exportación de productos y servicios.

Caracterización Alianza del Pacífico

La Alianza del Pacífico es un proceso de integración regional entre Colombia, Chile, Perú y México, con el interés particular de promover un área de libre comercio que espera generar un dinamismo comercial con países de Asia-Pacífico, para promover los acuerdos comerciales preexistentes. Es pues, un objetivo de los ministerios de comercio que a su vez se ve opacado por una realidad histórica, ya que pese a contar con acuerdos regionales desde la década de los noventa, los cuatro países no han logrado articular esfuerzos para promover un comercio fuerte en la región, lo que se demuestra por los bajos volúmenes de exportaciones e importaciones recíprocos, además del bajo indicador del comercio intraindustrial. (AP,2013) “Dentro de sus objetivos se encuentran construir de manera consensuada un área de integración que permita

alcanzar progresivamente la libre circulación de bienes, capitales, servicios y personas; lograr, por medio del desarrollo y crecimiento económico la superación de la pobreza y la desigualdad; lograr mayores niveles de bienestar e inclusión social y ser una plataforma de articulación política, comercial y económica hacia el mundo, en particular hacia el Asia-Pacífico”.

Para poder comprender el alcance de esta integración, hay que analizar el potencial de cada uno de los cuatro países, respecto a la realidad económica de países del norte y un comparativo entre sí.

Entorno económico

Gráfica 3. Escalafón mundial de competitividad. Por World Data Bank.

La economía de los Estados Unidos es la más grande del mundo. Con un valor de 18 billones de dólares, representa una cuarta parte de la economía mundial (24,3%), según las últimas cifras del Banco Mundial. Los países europeos se encuentran en los tres lugares siguientes en la lista: Alemania en la cuarta posición, con una economía \$ 3.3 billones; El Reino Unido en quinto lugar con 2,9 billones y Francia en sexto lugar con 2,4 billones. La India ocupa el séptimo lugar

con 2 billones de dólares, e Italia ocupa el octavo lugar con una economía de más de 1,8 billones de dólares. Brasil tiene el noveno lugar, con una economía de casi 1.8 trillones; en el puesto número 10 se encuentra Canadá, con una economía de más de 1,5 billones.

La economía de los Estados Unidos es más grande que las economías combinadas de los números tres a diez en la lista, informa el World Economic Forum, que también resalta un nuevo estudio de Pricewaterhouse-Cooper y afirma que China ocupará el primer lugar para 2030, porque las economías emergentes seguirán creciendo más rápido que las avanzadas. India ocupará el segundo puesto, Estados Unidos será tercero y se espera que el cuarto lugar lo ocupe Indonesia. El Reino Unido podría quedar en el décimo lugar en 2050, mientras que Francia podría quedar fuera de los 10 primeros e Italia de los 20 primeros, ya que pueden ser superados por economías emergentes de rápido crecimiento como México, Turquía y Vietnam.

El informe también dice que la economía mundial aumentará más del doble para 2050, superando ampliamente el crecimiento demográfico, debido a la productividad impulsada por la tecnología. Así, el principal objetivo de la Alianza del Pacífico es conformar un área de integración profunda que impulse un mayor crecimiento, desarrollo y competitividad de las economías participantes mediante la búsqueda progresiva de la libre circulación de bienes, servicios, capitales y personas, así mismo busca generar condiciones de crecimiento, desarrollo y competitividad de las economías que la conforman, como lo define el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. Otro de los objetivos principales es la proyección al mundo, particularmente al Asia Pacífico, que se perfila como eje fundamental de la economía mundial de este siglo.

Se espera que esta iniciativa impulse el crecimiento, desarrollo y competitividad de las economías de los países miembros, con miras a lograr un mayor bienestar, la superación de la desigualdad socioeconómica y la inclusión social de sus habitantes, por lo tanto, la Alianza del

Pacífico no reemplaza, sino que complementa e impulsa otras iniciativas que apuntan a la creación de espacios de integración.

Generalidades de la Alianza del Pacífico

Tabla 3.

Datos generales Alianza del Pacífico

Datos generales Alianza del Pacífico					
	México	Chile	Perú	Colombia	Alianza del Pacífico
Capital	Ciudad de México	Santiago de Chile	Lima	Bogotá	
Superficie (Km ²)	1'964.375	756.093	1'285.215	1'141.748	5'147.431
Población 2017 (hab)	123'518.279	18'373.917	31'826.018	49'291.609	223'009.823
Moneda en \$1USD	18,92 Peso Mexicano	649 Peso Chileno	3,26 Nuevo Sol	2.952 Peso Colombiano	
PIB 2017 \$USD Millones	1'149-263	277.042	195.299	309.197	1'930.801
PIB PERCAPITA	19.902,98	24.537,10	12.913,20	14.485,30	18.977,5
Crecimiento PIB 201	2,9% y 2%	1,9% y 1,5%	3,3% y 4%	2% y 1,8%	2,7% y 2%

Fuente: ministerio de industria y comercio colombiano, Elaboración Propia.

La economía de México es la más grande en la Alianza del Pacífico, con un valor de 1.149 billones de dólares, la cual representa un poco más de la mitad de la economía de la Alianza del Pacífico, (59,5%), aportando también a esta el 55% del mercado total dentro de la Alianza.

Colombia es la segunda economía de la Alianza del Pacífico con 309 billones de dólares, representa el 16% y aporta también a esta el 22% del mercado total. Chile y Perú, sumadas estas, con 472 billones de dólares, representan el 24,5% de la economía Alianza del Pacífico y el 22,5% del mercado. No queda duda de que el motor económico de la Alianza del Pacífico es México, siendo más grande que las economías y los mercados combinados de sus otros tres socios.

México

Exportaciones

Con un total de 394 billones en exportaciones para el año 2016, México es el noveno país más exportador del mundo. Sus exportaciones desde el 2011 tienen un crecimiento anual del 1,6%. Estas son lideradas por automóviles en un 8,6%, repuestos de vehículos con un 7%, camiones de reparto (tractomulas) en un 6,4%, computadores con un 5,6%, teléfonos 4,6% y un 4% por petróleo crudo.

Gráfica 4. Principales productos de exportación de México. Por The Observatory of Economic Complexity.

México exporta 195 productos con ventaja comparativa revelada (lo que significa que su participación en las exportaciones mundiales de estos productos es mayor de lo que uno esperaría, dado el tamaño de su economía respecto al tamaño del mercado global de estos productos). Así lo informa The Observatory of Economic Complexity.

Gráfica 5. Destinos de las exportaciones de México. Por The Observatory of Economic Complexity.

Teniendo en cuenta que el 74% de las exportaciones mexicanas son recibidas por los Estados Unidos, el actual gobierno de ese país representa un reto para la economía de México. Por esto, en todas las publicaciones económicas resaltan el hecho de que México utilizará la Alianza del Pacífico para diversificar y aumentar su participación de exportaciones a los países asiáticos, tanto así que CNN informa que ya empresas asiáticas del sector automotriz se encuentran realizando alianzas de inversión con empresas mexicanas.

Importaciones

Con un total de 369 billones en importaciones para el año 2016, México es el décimo tercer país más importador del mundo. Sus importaciones desde el 2011 tienen un crecimiento anual del

1,8% y son lideradas por piezas y repuestos de vehículos en un 6,2%, refinado de petróleo en un 4,6%, circuitos integrados en un 3,9%, computadores en un 2,9% y un último 2,8% en teléfonos.

Gráfica 6. Principales productos de importación de México. Por The Observatory of Economic Complexity.

Las importaciones mexicanas son principalmente de bienes intermedios que aún deben pasar por proceso para su consumo. Tanto así que la industria automotriz mexicana es una de las principales importadoras.

Gráfica 7. Origen de las importaciones de México. Por The Observatory of Economic Complexity.

Teniendo en cuenta que el 49% de las importaciones mexicanas provienen desde los Estados Unidos, el actual gobierno de ese país representa un reto para la economía de México, es por eso que en todas las publicaciones económicas resaltan el hecho que México utilizara la

Alianza del Pacífico para diversificar y aumentar su participación de importaciones con los países asiáticos, y con los productos que puedan remplazar desde los países miembros de la AP.

Noticias recientes, informan que, el gobierno del presidente Donald Trump demandó al gobierno mexicano por aranceles contra productos de Estados Unidos al considerar que son inviables. México, por ejemplo, impuso una medida a aceros planos lámina caliente y fría, incluidos recubiertos y tubos diversos, lámparas, piernas y paletas de puerco, embutidos, manzanas, uvas, arándanos y diversos quesos.

Tabla 4.

Acuerdos comerciales México.

Socio	Estado del Tratado	Fecha de Acuerdo	Vigente desde	Tipo
Chile	Vigente	Abril 17 de 1999	Agosto 11 de 1999	Acuerdo de Libre Comercio e Integración Económica
AELC	Vigente	Noviembre 27 de 2000	Julio 1 de 2001	Acuerdo de Libre Comercio e Integración Económica
UE-Bienes	Vigente	Diciembre 8 de 1997	Julio 1 de 2000	Acuerdo de Libre Comercio e Integración Económica
UE-Servicios	Vigente	Diciembre 8 de 1997	Octubre 19 de 2000	Acuerdo de Libre Comercio e Integración Económica

SGPC	Vigente	Abril 13 de 1998	Abril 19 de 1989	Acuerdo de Alcance Parcial
Israel	Vigente	Abril 10 de 2000	Julio 1 de 2000	Acuerdo de Libre Comercio
Japón	Vigente	Septiembre 17 de 2004	Mayo 1 de 2005	Acuerdo de Libre Comercio e Integración Económica
ALADI	Vigente	Agosto 12 de 1980	Marzo 18 de 1981	Acuerdo de Libre Comercio
América Central-El Salvador	Vigente	Noviembre 22 de 2011	Noviembre 22 de 2011	Acuerdo de Libre Comercio
América Central- Nicaragua	Vigente	Noviembre 22 de 2011	Noviembre 22 de 2011	Acuerdo de Libre Comercio
América Central- Honduras	Vigente	Noviembre 22 de 2011	Noviembre 22 de 2011	Acuerdo de Libre Comercio
América Central- Costa Rica	Vigente	Noviembre 22 de 2011	Noviembre 22 de 2011	Acuerdo de Libre Comercio
Uruguay	Vigente	Noviembre 15 de 2003	Julio 15 de 2004	Acuerdo de Libre Comercio y Complementación Económica
TLCAN (NAFTA)	Vigente	Diciembre 17 de 1992	Enero 1 de 1994	Acuerdo de Libre Comercio e Integración Económica
Perú	Vigente	Abril 6 de 2011	Febrero 1 de 2012	Acuerdo de Libre Comercio e

				Integración
				Económica
PTN	Vigente	Diciembre 8 de	Febrero 11 de 1973	Acuerdo de Alcance
		1971		Parcial
República de Corea	En negociación			

AELC: Islandia, Liechtenstein, Noruega y Suiza

SGPC: Sistema Global de Preferencias Comerciales

ALADI: Asociación Latinoamericana de Integración

TLCAN: Estados Unidos, Canadá y México

TPP: Australia, Brunei, Japón, Malasia, Nueva Zelanda, Singapur y Vietnam

Fuente: Ministerio de Comercio Industrial y Turismo Colombia; Elaboración propia.

Gracias a que ha firmado acuerdos comerciales en tres continentes, México se posiciona como una puerta de acceso a un mercado potencial de más de mil millones de consumidores y 60% del PIB mundial.

Puertos de México

La Coordinación General de Puertos y Marina Mercante es la entidad gubernamental mexicana que tiene como responsabilidad el desarrollo portuario del país, con entidades adjuntas como la Dirección General de Puertos, la Dirección General Mercante y la Dirección General de Fomento y Administración Pública.

El eje fundamental en el crecimiento de la infraestructura portuaria es la participación del sector privado mediante las API. (Administración Portuaria Integral) y mediante procesos licitatorios para obtener los derechos de concesión portuaria a 50 años.

Además, cuenta con más de 11,000 kilómetros de costas, tiene una posición estratégica colindante con los dos océanos. Los puertos son manejados por Administraciones Portuarias Integrales (API) las cuales están a cargo de la Secretaria de Comunicaciones y Transportes (SCT).

Los principales puertos son: Guaymas, Ensenada, Topolobambo, Mazatlan, Puerto Vallarta, Manzanillo, Lázaro Cárdenas, Salina Cruz, Acapulco, Ciudad del Carmen, Altamira, Tampico, Tuxpan, Veracruz, Coatzacoalcos, Dos Bocas y Puerto Progreso.

Mapa 1. Puertos de México. Por Cortés Pérez, A. (2016). Sistema portuario mexicano, secretaria de comunicaciones y transportes, 6, 1-24.

Teniendo en cuenta el anuario de la Secretaria de Transporte de México, el puerto de Veracruz, situado en el Atlántico, mueve el 72% del total de carga del país; los puertos de Lázaro Cárdenas y Manzanillo mueven el 7% de la carga total, siendo estos los puertos más importantes ubicados en el litoral pacífico.

Gráfica 8. Transporte Marítimo por tipo de Carga. Por Cortés Pérez, A. (2016). Sistema portuario mexicano, secretaria de comunicaciones y transportes, 6, 1-24.

Históricamente, la carga petrolera ha representado cerca del 50% del total de carga movilizada por vía marítima. Sin embargo, es de destacar que ha perdido relevancia en recientes años, al pasar de representar el 64% en 1995 al 43% en 2015. En caso contrario, la carga TEUS pasó de 2.9% de la carga total en 1995 a 14.6% en 2015. Así lo hace saber Cortés Pérez (2016).

Gráfica 9. Movimiento TEU'S

TEUS (acrónimo de twenty feet equivalent unit, unidad equivalente a 20 pies). Por Secretaría de Comunicaciones y Transporte, México, Elaboración propia. (TEUS).

La carga total de TEUS es movida en un 70% por el litoral pacífico, con un crecimiento estable del 5% por año desde el 2013.

Gráfica 10. Movimiento TEUS x Puerto en el Pacifico. Por Secretaría de comunicaciones y transporte, México, Elaboración propia.

Los puertos de Manzanillo y Lázaro Cárdenas, ubicados en el Litoral Pacífico mueven el 94% de la carga en TEUS que se moviliza por este océano.

Una ventaja clara del comercio con Asia, mercado que ha permitido a la industria mexicana sustituir insumos estadounidenses y evitar con esto la triangulación vía intermediarios. También ha favorecido el ahorro de costos en maquinaria e insumos: hecho que ha incrementado el tránsito marítimo de puertos como Manzanillo y Lázaro Cárdenas con Asia y ha provocado la apertura de nuevas y más eficientes rutas marítimas

Puerto de Manzanillo, México.

Foto 1. Puerto de Manzanillo. Por Secretaría de Comunicaciones y Transporte, México.

El puerto con mejores condiciones geográficas y ventajas comparativas en México es el Puerto de Manzanillo, ubicado en la intersección y en el cruce de las rutas principales del Pacífico. El Puerto de Manzanillo ha ampliado sus flujos de carga en contenedores generados o atraídos por múltiples regiones de producción y consumo. La ampliación de este puerto está en condiciones de escalar posiciones en la red mundial de puertos y de constituirse en pivote regional e internacional que obtiene carga de la interconexión marítima y las operaciones de transbordo. El Puerto de Manzanillo cuenta con las ventajas competitivas que le permitirán ir ascendiendo dentro de la red mundial de puertos, cita la Secretaría de Comunicaciones y Transporte.

Imagen 1. Caracterización Puerto de Manzanillo. Por Secretaría de comunicaciones y transporte, México.

El recinto portuario se compone de 437 has que incluyen zonas de agua, muelles y almacenamiento. Actualmente tiene 19 posiciones de atraque (14 comerciales, 3 para hidrocarburos y 2 para cruceros), Manzanillo cuenta con 6.20 kilómetros de vías internas y 24.70 kilómetros de vías férreas, lo que le permite el desalojo adecuado y seguro de la carga que transita por esas áreas. Cuenta con una superficie de 26.547 m², bajo techo, 566.448m² en patios, silos con capacidad de 95.000 toneladas, un máximo de calado (profundidad que alcanza en el agua la parte sumergida de una embarcación) de 15 m.

Tabla 5.

Tiempos de despachos de mercancías.

Bloque/Proceso	Tiempo	Actores		Autoridades	
Arribo del buque al puerto	12 horas	•	API, asigna posición de atraque.	•	Capitanía de Puerto
		•	Línea Naviera	•	Salud
		•	Prestadores de Servicios	•	Migración
		✓	Pilotos	•	Aduana (48 horas antes del arribo recibe B/L)
		✓	Lanchaje	•	Cumar
		✓	Remolcador		
		✓	Amarre de Cabos		
Descarga del contenedor		•	Operador Portuario	•	Aduana/Cumar (Validación manifiesto de Carga) (Inspecciones aleatorias)
Revalidación del documento de embarque (B/L)	85 horas	•	Línea Naviera	•	Ninguna
		•	Importador		
		•	Agente Aduanal		
Obtención de certificados para mercancía sensible		•	Agente Aduanal	•	SENASICA
		•	Operador Portuario	•	PROFEPA
			(Vaciado/Llenado)		Cumar
Inspección previa del agente aduanal	30 horas	•	Agente Aduanal		Ninguna
		•	Operador Portuario		
			(Vaciado/Llenado)		

Elaboración y pago del	8 horas	• Agente Aduanal	• SAT
pedimento de importación		• Importador	• Pre-Validador
Liberación del Contenedor		• Agente Aduanal	Ninguna
para carga a Transporte		• Importador	
Terrestre			
Carga al Contenedor de		• Agente Aduanal	Ninguna
Transporte Terrestre	24 horas	• Operador	
		Portuario	
		• Autotransporte o	
		Ferrocarril	
Ruta, Fiscal, modulación	8 horas	• Agente aduanal	• Aduana
en sistema automático de		• Autotransporte o	
selección y salida del		Ferrocarril	
recinto fiscal portuario			
Tiempo total para la		167 horas/6.9 días	
importación de carga			
comercializada			

Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Transporte, México.

México cuenta con La Ventanilla Única de Comercio Exterior Mexicano (VUCEM) es una herramienta que permite el envío de información electrónica, por una sola vez, a una única institución que es la Secretaría de Economía (SE) junto con otras dependencias, para cumplir con todos los requerimientos de comercio exterior.

En el libro *Facilitación de comercio y economía mundial* de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), que realiza una medición y comparación entre las ventanillas mundiales, publicado en el año 2018, se ubica el servicio de ventanilla única de México, como la segunda en Latinoamérica y la octava a nivel mundial.

Con la idea de lograr una parte del intenso tráfico transpacífico de contenedores asiáticos a los puertos gemelos estadounidenses de Long Beach y Los Ángeles y del creciente comercio entre China y América Latina, México ha preparado el ambicioso plan Programa de Infraestructura Nacional, que prevé el desarrollo de su infraestructura portuaria, carretera y ferroviaria.

De acuerdo con ese programa, México construirá cinco nuevos puertos, ampliará o modernizará 22 más, aumentará su capacidad anual de contenedores de cinco a siete millones de TEUS y mejorará el funcionamiento de sus terminales.

Chile

Exportaciones

Con un total de 62 billones en exportaciones para el año 2016, Chile es el 41º país más exportador del mundo. Sus exportaciones desde el 2011 tienen un decrecimiento anual del 5,6%.

Las exportaciones son lideradas por cobre refinado en un 20,3% y minerales de cobre en otro 20,2%.

Gráfica 11. Principales productos de exportación de Chile. Por The Observatory of Economic Complexity.

Chile exporta 129 productos con ventaja comparativa revelada (lo que significa que su participación en las exportaciones mundiales de estos productos es mayor de lo que uno esperaría dado el tamaño de su economía respecto al tamaño del mercado global de estos productos). Así lo informa The Observatory of Economic Complexity.

Gráfica 12. Destinos de las exportaciones de Chile. Por The Observatory of Economic Complexity.

El 50% de las exportaciones chilenas se ubican en los países asiáticos. Tan solo el 14% de las exportaciones chilenas son recibidas por Estados Unidos, razón por la cual, el actual gobierno norteamericano no representará un reto para la economía de Chile.

Importaciones

Con un total de 57 billones en importaciones para el año 2016, Chile es el 44° país más importador del mundo. Sus importaciones desde el 2011 tienen un decrecimiento anual del -4%. Las importaciones son lideradas por vehículos que representan el 5,81% de las importaciones totales, seguido por el refinado de petróleo con un 5,16%.

Gráfica 13. Principales productos de importación de Chile. Por The Observatory of Economic Complexity.

Un 25% de las importaciones totales del mercado chileno son de tecnología y maquinaria terminada. El 10% de las importaciones en Chile son los vehículos, camiones, tractores y

autobuses, también con un 10% de las importaciones se ubican el petróleo refinado, crudo y carbón.

Gráfica 14. Origen de las Importaciones de Chile. Por The Observatory of Economic Complexity.

Los países asiáticos participan con más del 33% del total de las importaciones chilenas, siendo su principal proveedor china con el 24% del total de las importaciones, seguido por Estados Unidos con un 18% y Brasil con un 7,7%.

Tabla 6.

Acuerdos Comerciales Chile.

Socio	Estado del Tratado	Fecha Acuerdo	Vigente desde	Alcance
EFTA	Vigente	Junio 26 de 2003	Diciembre 1 de 2004	Acuerdo de Libre Comercio e Integración Económica
ALADI	Vigente	Agosto 12 de 1980	Marzo 18 de 1981	Acuerdo de Alcance Parcial
Australia	Vigente	Agosto 30 de 2008	Marzo 6 de 2009	Acuerdo de Libre Comercio e Integración Económica

Canadá	Vigente	Diciembre 5 de 1996	Julio 5 de 1997	Acuerdo de Libre Comercio e Integración Económica
Unión Europea	Vigente	Noviembre 18 de 2002	Febrero 1 de 2003	Acuerdo de Libre Comercio e Integración Económica
China	Vigente	Noviembre 18 de 2005	Octubre 1 de 2006	Acuerdo de Libre Comercio e Integración Económica
Costa Rica	Vigente	Octubre 18 de 1999	Febrero 15 de 2002	Acuerdo de Libre Comercio e Integración Económica
El Salvador	Vigente	Octubre 18 de 1999	Junio 1 de 2002	Acuerdo de Libre Comercio e Integración Económica
Guatemala	Vigente	Octubre 18 de 1999	Marzo 23 de 2010	Acuerdo de Libre Comercio e Integración Económica
Honduras	Vigente	Octubre 19 de 1999	Julio 19 de 2008	Acuerdo de Libre Comercio e Integración Económica

India	Vigente	Marzo 8 de 2006	Agosto 17 de 2007	Acuerdo de Alcance Parcial
Japón	Vigente	Marzo 27 de 2007	Septiembre 3 de 2007	Acuerdo de Libre Comercio e Integración Económica
México	Vigente	Abril 17 de 1998	Agosto 1 de 1999	Acuerdo de Libre Comercio e Integración Económica
República de Corea	Vigente	Febrero 1 de 2003	Abril 1 de 2004	Acuerdo de Libre Comercio e Integración Económica
Estados Unidos	Vigente	Junio 6 de 2003	Enero 1 de 2004	Acuerdo de Libre Comercio e Integración Económica
Panamá	Vigente	Junio 27 de 2006	Marzo 7 de 2008	Acuerdo de Libre Comercio e Integración Económica
Perú	Vigente	Agosto 22 de 2006	Marzo 1 de 2009	Acuerdo de Libre Comercio
MENCOSUR	Vigente	Julio 25 de 1996	Octubre 1 de 1996	Acuerdo de Complementación Económica

P-4	Vigente	Julio 18 de 2005	Noviembre 8 de 2006	Acuerdo Estratégico Transpacífico de Asociación Económica
Ecuador	Vigente	Diciembre 20 de 1994	Enero 1 de 1995	Acuerdo de Complementación Económica
Venezuela	Vigente	Abril 2 de 1993	Julio 1 de 1993	Acuerdo de Complementación Económica
Bolivia	Vigente	Abril 6 de 1993	Abril 6 de 1993	Acuerdo de Complementación Económica
Cuba	Vigente	Diciembre 20 de 1999	Agosto 28 de 2008	Acuerdo de Alcance Parcial
Turquía	Vigente	Julio 14 de 2009	Marzo 1 de 2011	Tratado de Libre Comercio
Malasia	Vigente	Noviembre 13 de 2010	Abril 18 de 2012	Tratado de Libre Comercio
Acuerdo Estratégico Transpacífico de Asociación	Vigente	Julio 18 de 2005	Mayo 28 de 2006	Acuerdo de Libre Comercio y Acuerdo de Integración Económica
Protocolo relativo a las negociaciones comerciales entre países en desarrollo (PTN)	Vigente	Diciembre 8 de 1971	Febrero 11 de 1973	Acuerdo de Alcance Parcial

Sistema Global de Preferencias Comerciales entre los países en desarrollo (SGPC)	Vigente	Abril 13 de 1988	Abril 19 de 1989	Acuerdo de Alcance Parcial
Nicaragua	Vigente	Octubre 19 de 1999	Octubre 19 de 2012	Acuerdo de Libre Comercio e Integración Económica
Argentina	Vigente	Agosto 2 de 1991	Agosto 2 de 1991	Acuerdo de Libre Comercio e Integración Económica
Vietnam	Vigente	Noviembre 11 de 2011	Enero 1 de 2014	Tratado de Libre Comercio

Fuente: Ministerio de Comercio Industrial y Turismo Colombia Fuente: Ministerio de Comercio Industrial y Turismo Colombia

Gracias a que ha firmado acuerdos comerciales en tres continentes, Chile se posiciona como una puerta de acceso a un mercado potencial de más de mil millones de consumidores y 60% del PIB mundial, con Perú son los países aventajados en el comercio con los países asiáticos.

Puertos de Chile

En Chile cuentan con el Sistema Integrado de Comercio Exterior (SICEX), una ventanilla única que facilita a los usuarios la tramitación ante el Servicio Nacional de Aduanas y otros servicios públicos que participan en operaciones de importación y exportación. A través de un sitio web único se ingresa la información requerida, en cualquier momento y lugar (Ministerio de

Hacienda de Chile).

Gráfica 15. Carga Movilizada en Puertos Chile. Por Boletín estadístico Marítimo Chile 2018.

El 85% de la carga en Chile se moviliza a través de las redes portuarias, Los puertos de San Antonio y Valparaíso se destacan por movilizar el 44% de la carga movilizada en los puertos chilenos, además entre ellos dos movilizan el 80% de los TEUS del total movilizado en todos los puertos chilenos.

Según el Boletín estadístico marítimo Chile (2018), cinco de los principales puertos chilenos, incluyendo Valparaíso y San Antonio alcanzarán su límite de capacidad antes de 2025 y se afectará la competitividad de Chile.

Los puertos de San Antonio y Valparaíso, se encuentran en la zona de los grandes complejos industriales se encuentran en las áreas de Santiago, Valparaíso y Concepción, donde confluyen diversos factores favorables para la localización de industrias, esto es, materias primas, fuentes de energía, buen desarrollo de vías de comunicación y transporte y una fuerte concentración demográfica que facilita la obtención de mano de obra y que, además, significa un buen mercado consumidor.

Gráfica 16. Posición geográfica Puertos. Por Boletín estadístico Marítimo Chile 2018.

Puertos de San Antonio y Valparaíso.

Los puertos de San Antonio (271 Ha) y Valparaíso (96 Ha), ubicados a no más de 110 km de Santiago de Chile, cuentan con vías de acceso directas desde Buenos Aires, pasando por Mendoza y Santiago, la red de Ferrocarriles del Estado de uso exclusivo para carga, ingresan todos sus terminales con los Ferrocarriles del Estado EFE, de uso, máximo de calado de 15m y 12m respectivamente, movilizaron en el 2017, 22 Millones de Toneladas y 3.370.000 TEUS, entre los dos puertos, con una capacidad anual de almacenamiento en 29 Hectáreas, de 2.600.000 TEUS, 3.600 Refer, 2 Gruas STS Super Post-Panamax, 6 Post-Panamax, 4 Panamax, Cepal (2018).

Imagen 2. Puertos de San Antonio y Valparaíso.

Perú

Exportaciones

Con un total de 37 billones en exportaciones para el año 2016, Perú es el 52° país más exportador del mundo. Sus exportaciones desde el 2011 tienen un decrecimiento anual del 4,7%. Las exportaciones son lideradas por mineral de cobre en un 24%, y oro en un 17%, el 55% de las exportaciones son representadas por productos de la minería.

Gráfica 17. Exportaciones Perú. Por The Observatory of Economic Complexity.

Perú exporta 163 productos con ventaja comparativa revelada (lo que significa que su participación en las exportaciones mundiales de estos productos es mayor de lo que uno esperaría dado el tamaño de su economía y el tamaño del mercado global de estos productos). Así lo informa The Observatory of Economic Complexity.

Gráfica 18. Destinos de las exportaciones de Perú. Por The Observatory of Economic Complexity.

Con un total de 36 billones en importaciones para el año 2016, Perú es el 55º país más importador del mundo, sus importaciones desde el 2011 tienen un decrecimiento anual del -1,2%. Las importaciones son lideradas por refinado de petróleo en un 6% y automóviles en un 4,7%. Llama la atención que la maquinaria importada alcanza a ser el 21% de sus importaciones.

Un 30% de las importaciones totales del mercado peruano son de tecnología y maquinaria terminada. El 13% de las importaciones en Perú son los vehículos, camiones, tractores y autobuses, también con un 10% de las importaciones se ubican el petróleo refinado, y petróleo crudo.

Gráfica 20. Origen de las Importaciones de Perú. Por The Observatory of Economic Complexity.

Los países asiáticos participan con más del 36% del total de las importaciones peruanas, siendo su principal proveedor china con el 23% del total de las importaciones, seguido por Estados Unidos con un 19% y Brasil con un 5,7%.

Tabla 7.

Acuerdos comerciales Perú.

Socio	Estado del Tratado	Fecha Acuerdo	Vigente desde	Alcance
ALADI	Vigente	Marzo 18 de 1981	Agosto 12 de 1980	Acuerdo de Alcance Parcial
CAN	Vigente	Mayo 12 de 1987	Mayo 25 de 1988	Unión aduanera
Canadá	Vigente	Mayo 28 de 2008	Agosto 1 de 2009	Acuerdo de Libre Comercio y Acuerdo de Integración Económica
Chile	Vigente	Agosto 22 de 2006	Marzo 1 de 2009	Acuerdo de Libre Comercio y Acuerdo de Integración Económica
China	Vigente	Abril 28 de 2009	Marzo 1 de 2010	Acuerdo de Libre Comercio y Acuerdo

				de Integración Económica
Corea del Sur	Vigente	Marzo 21 de 2011	Agosto 1 de 2011	Acuerdo de Libre Comercio y Acuerdo de Integración Económica
Costa Rica	Vigente	Mayo 26 de 2011	Junio 1 de 2012	Acuerdo de Libre Comercio y Acuerdo de Integración Económica
EFTA	Vigente	Junio 24 de 2010	Julio 1 de 2011	Acuerdo de Libre Comercio
Estados Unidos	Vigente	Abril 12 de 2006	DEbrero 1 de 2009	Acuerdo de Libre Comercio y Acuerdo de Integración Económica
Japón	Vigente	Marzo 1 de 2011	Mayo 31 de 2011	Acuerdo de Libre Comercio y Acuerdo de Integración Económica
México	Vigente	Abril 6 de 2011	Febrero 1 de 2012	Acuerdo de Libre Comercio y Acuerdo de Integración Económica
Panamá	Vigente	Mayo 1 de 2012	Mayo 25 de 2011	Acuerdo de Libre Comercio y Acuerdo de Integración Económica

Protocolo relativo a las negociaciones comerciales entre países en desarrollo (PTN)	Vigente	Diciembre 8 de 1971	Febrero 11 de 1973	Acuerdo de Alcance Parcial
SSPC	Vigente	Abril 19 de 1989	Abril 13 de 1988	Acuerdo de Alcance Parcial
Singapur	Vigente	Mayo 29 de 2008	Agosto 1 de 2009	Acuerdo de Libre Comercio y Acuerdo de Integración Económica
UE-Colombia	Vigente	Junio 26 de 2012	Marzo 1 de 2013	Acuerdo de Libre Comercio y Acuerdo de Integración Económica
Guatemala	Suscrito	Diciembre 6 de 2011		Acuerdo de Alcance Parcial
Venezuela	Suscrito	Enero 7 de 2012		Acuerdo de Libre Comercio
Alianza del Pacífico	Suscrito	Febrero 10 de 2014		Acuerdo de Libre Comercio
Honduras	Suscrito	Mayo 29 de 2015		Acuerdo de Libre Comercio

Fuente: Ministerio de Comercio, Industria y Turismo Colombia.

Gracias a que ha firmado acuerdos comerciales en tres continentes, Perú se posiciona como una puerta de acceso a un mercado potencial de más de mil millones de consumidores y 60% del PIB mundial, con Chile son los países aventajados en el comercio con los países asiáticos.

Puertos de Perú

Con 3.070 km de costa en el océano pacifico, los puertos en el Perú se encuentran bajo la administración de la Empresa Nacional de Puertos S.A (ENAPU), una entidad descentralizada del Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú.

Cuentan con una ventanilla única un sistema integrado de procesos optimizados que permite, a través de medios electrónicos, asegurar la facilitación, el cumplimiento y el control eficiente de los procesos relacionados con la obtención de licencias y autorizaciones de servicios portuarios; y con los procesos vinculados a la llegada, estadía y previo a la salida de las naves.

Imagen 3. Ventanilla Única. Por Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú.

Para el año 2017, Perú movilizó 44.8 Millones de Toneladas y 2.519.026 TEUS, los principales puertosmarítimos son: Callao (Lima), Paita (Piura), Salaverry (La Libertad), Chimbote (Áncash), SanMartín (Ica), Matarani (Arequipa)e Ilo (Moquegua).

Mapa 2. Puertos del Perú. Por Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú.

Perú cuenta con 14 Terminales Portuarios multipropósito y 16 Terminales Portuarios especializados, los cuales se clasifican según el tipo de categoría. Los puertos mayores son utilizados para el comercio nacional e internacional, los menores solo se utilizan para exportar y las caletas que es el lugar habilitado u ocasional de embarque y desembarque de mercadería. El puerto más importante de Perú es el Callao.

Puerto del Callao.

Mapa 3. Movimiento de Carga Portuaria en Perú. Por Autoridad Portuaria Nacional.

El Puerto del Callao se encuentra ubicado en la capital del país, Lima, en la costa central de Perú moviliza el 90% de la carga marítima del país, con 34 Millones de toneladas y 2.250.224 de TEUS movilizados en el 2017 cuenta con un calado o blonda de hasta 16 m., tiene tres concesiones que responden a la Autoridad Portuaria Nacional a cargo de Dubai Ports World, APM Terminals y Transportadora Callao S.A.

Imagen 4. Modernización Puerto del Callao. Por Información facilitada en visita al puerto del callao, octubre de 2017.

Imagen 5. Nuevo Terminal de Contenedores, Fase 1, US \$ 334 MM. Por Información facilitada en visita al puerto del callao, octubre de 2017.

Imagen 6. Terminal Norte, Etapa 1 y 2 US\$392 MM. Por Información facilitada en visita al puerto del callao, octubre de 2017.

Foto 2. Visita Puerto del Callao-APN. Octubre de 2017.

Colombia

Exportaciones

Con un total de USD\$37.766 millones en exportaciones para el año 2017, Colombia es el 55° país más exportador del mundo, sus exportaciones desde el 2011 tienen un decrecimiento anual del 8%. Las exportaciones son lideradas por Petróleo 29%, y Carbón 19,6%.

Gráfica 21. Importaciones y Exportaciones Colombia 2017.

PRINCIPALES SECTORES 2017		
Exportaciones	miles US \$	Partic. %
Petróleo	10.951.738	29,0
Carbón	7.389.996	19,6
Café	2.513.780	6,7
Química Básica	2.127.450	5,6
Derivados Del Petróleo	2.100.739	5,6
Resto	12.682.618	33,6
Total exportado por Colombia (FOB)	37.766.323	100,0
Importaciones	miles US \$	Partic. %
Maquinaria Y Equipo	13.558.915	29,4
Química Básica	8.671.717	18,8
Automotor	3.976.874	8,6
Derivados Del Petróleo	3.704.590	8,0
Metalurgia	2.974.621	6,5
Resto	13.188.989	28,6
Total importado desde Colombia (CIF)	46.075.706	100,0
Importaciones (FOB)	43.976.639	
Balanza comercial (FOB)	-6.210.316	

Fuente: Ministerio de Industria y Comercio de Colombia.

Con 43.976.639 millones de dólares en importaciones para el año 2017, Colombia es el 51° país más importador del mundo. Sus importaciones desde el 2011 tienen un decrecimiento anual del 6%. Las importaciones son lideradas por maquinaria y equipo en un 29% y productos químicos en un 18%.

La balanza de pagos se mantiene negativa desde el año 2014 y para el 2017 presento un déficit anual de USD\$6.210.310 Millones.

Gráfica 22. Destinos Exportaciones Colombia. Por The Observatory of Economic Complexity.

El 32% de las exportaciones totales de Colombia tiene como destino Estados Unidos, seguido de Panamá con un 5.8% y Holanda con un 4,7%, China se encuentra debajo de Ecuador con un 3,5%, el 12% de los productos exportados por Colombia son para los países asiáticos, razón por la cual, el actual gobierno norteamericano representará un reto para la economía de Colombia.

Colombia exporta 145 productos con ventaja comparativa revelada (lo que significa que su participación en las exportaciones mundiales de estos productos es mayor de lo que uno esperaría dado el tamaño de su economía respecto al del mercado global de estos productos). Así lo informa The Observatory of Economic Complexity.

Importaciones

Gráfica 23. Origen de las Importaciones de Colombia. Por The Observatory of Economic Complexity.

Estados Unidos participa en un 27% del total de las importaciones Colombianas, seguida de la China con un 20%, y México con un 7,9%, los países asiáticos participan con un 30% del total de las importaciones Colombianas.

Puertos de Colombia

Colombia cuenta con La Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE): la principal herramienta de facilitación del comercio del país, a través de la cual se canalizan trámites de comercio exterior de 62.000 usuarios vinculados a 21 entidades del Estado con el fin de intercambiar información, eliminar redundancia de procedimientos, implementar controles eficientes y promover actuaciones administrativas transparentes. A la fecha se han realizado 4,5 millones de operaciones desde el año 2005. En los últimos años se han logrado importantes avances en disminución de tiempos y costos para los usuarios de comercio exterior, a través del fortalecimiento de la coordinación interinstitucional como seguridad, modernización, automatización, simplificación y estandarización de los procesos, informa el Ministerio de Industria y Comercio de Colombia.

Desde la década de los 90 el sistema portuario colombiano se privatizó en sociedades portuarias, vigilados por la superintendencia de puertos y transporte, entidad adjunta al Ministerio de Transporte, el principal puerto en el litoral pacífico es el puerto de Buenaventura.

Mapa 4. Puertos de Colombia Fuente: Ministerio de Transporte Colombia

Tabla 8.

Tráfico Portuario de Colombia.

Zona Portuaria	2015		2016		2017		Variación	Variación
	TON	Part. (%)	TON	Part. (%)	TON	Part. (%)	% 2015- 2016	% 2016- 2017
Z.P. Región	177'677,227	89,9	181'423,755	89,8	176'790,262	86,1	2,1	-2,6
Caribe								
Ciénaga	44'579.712	22,6	53'047,756	26,3	48'511,009	23,6	19,0	-8,6
Cartagena	34'618,214	17,5	37'068,475	18,4	37'659,616	18,4	7,1	1,6
G. Morrosquillo	42'844,529	21,7	35'057,196	17,8	33'975,094	16,6	-16,1	-5,5
Guajira	33'910.462	17,2	32,858,696	16,3	33'182,146	16,2	-3,1	1,0
Barranquilla	10'738.710	5,4	10'325,287	5,1	10'434,803	5,1	-3,8	1,1
Santa Marta	10'738,721	5,4	11'854927	5,9	11'697,62627	5,7	10,4	-1,3
Turbo	-	-	-	-	989,525	0,5	-	-
San Andrés	246,877	0,1	311,420	0,2	340,442	0,2	26,1	9,3
Z.P. Región	18'212.490	9,2	18'483,397	9,2	25'803,133	12,6	1,5	39,6
Pacífica								
Buenaventura	17'383.343	8,8	17'608,637	8,7	25'097,958	12,2	1,3	42,5
Tumaco	829,147	0.4	874,760	0,4	705,175	0,3	5,5	-19,4
Z.P. Río	1'657,225	0,8	2'064,876	1,0	2'629,316	1,3	24,6	27,3
Magdalena								
Barrancabermeja	421,038	0,2	963,903	0,5	2'532,522	1,2	128,9	162,7
Río Magdalena	1'236.187	0,6	1'100,973	0,5	96,794	0,0	-10,9	-91,2
Total Toneladas	197,546,941	100	201'972,028	100	205'222,710	100	2,2	1,6
Tráfico Portuario								
Unidad: Toneladas								

Fuente: Boletín Estadístico Tráfico Portuario en Colombia, SPT

La zona portuaria del pacifico colombiano en el 2015 pasó de movilizar 18.212.490 de

toneladas de carga al 2017 con 25.803.133, presentando un incremento del 41%.

El tráfico portuario del Pacífico Colombiano pasó de movilizar el 9,2% de la carga total en el 2015 a movilizar el 12,6% en 2017, un crecimiento de 3 puntos porcentuales.

Gráfica 24. Exportaciones por Zona Portuaria. Por Boletín Estadístico Tráfico Portuario en Colombia, SPT.

El puerto de Buenaventura exportó un total de 3.943.422 toneladas, siendo el papel cartón el principal producto con un 16% del total de las exportaciones, seguido del azúcar con un 6%.

Gráfica 25. Importaciones por Zona Portuaria. Por Boletín Estadístico Tráfico Portuario en Colombia, SPT.

A través del Puerto de Buenaventura se importó en 2017 un total de 14.351.381 toneladas, siendo el maíz el principal producto con un 20% del total de las importaciones, seguido de las materias primas en general no combustibles con un 8%.

Tabla 9.

Movimiento TEUS por zona Portuaria.

Zona Portuaria	2015		2016		2017		Variación	Variación
	TEUS	Part. (%)	TEUS	Part. (%)	TEUS	Part. (%)	% 2015- 2016	% 2016- 2017
Z.P. Región Caribe	20712,401	73,4	20619,058	75,0	2'314,808	75,0	-3,3	-11,6
Cartagena	2'425,277	65,6	1'323,787	66,6	2'138,795	69,3	-4,2	-8,0
Barranquilla	150,942	4,2	159,644	4,6	22,527	0,7	5,8	-85,9
Santa Marta	118.084	3,2	120,543	3,5	75,407	2,4	2,1	-37,4
Turbo	-	-	-	-	67-522	2,2	-	-
San Andrés	15.381	0,4	12,785	0,4	7,441	0,2	-16,9	-41,8
Guajira	2.717	0,1	2,299	0,1	3,116	0,1	-15,4	35,5
Z.P. Región Pacífica	984,057	26,6	869,061	24,9	769,458	24,9	-11,7	-11,5
Buenaventura	984,057	26,6	869,061	24,9	769,458	24,9	-11,7	-11,5
Z.P. Fluvial	134	0,0	3,101	0,1	382	0,0	-	-87,7
Barrancabermeja	134	0,0	3,101	0,1	382	0,0	-	-87,7
Total Unidades	3'696,592	100	3'491.220	100	3'084,648	100	-5,6	-11,6
TEUS								

Unidad: Número de contenedores en TEUS (Twenty Equivalent Unit)

Fuente: Boletín Estadístico Tráfico Portuario en Colombia, SPT

El puerto de Buenaventura movilizó el 24% de los TEUS totales que se mueven en todo el país, para el 2017, presentó un decrecimiento desde el año 2015 del 22%.

Puerto de Buenaventura.

Foto 3. Puerto de Buenaventura. Por Ministerio de Transporte.

La operación del puerto de buenaventura la realiza la Sociedad Portuaria de Buenaventura, TCBUEN S.A., Grupo Portuario S.A. y COMPAS S.A.

Gráfica 26. Canal de Acceso al Puerto de Buenaventura. Por Invías.

El Puerto de Buenaventura amplió su capacidad con calados de 15.2 para recibir barcos

New Panamax y mejoró sus vías de acceso terrestre al Puerto.

ANÁLISIS			
ALTERNATIVA SELECCIONADA CANAL DE UNA VÍA BUQUES NEW PANAMAX	ETAPA 1 OPTIMIZACIÓN, AMPLIACIÓN LATERAL DEL CANAL CON LA PROYECCIÓN DEL CANAL DE DISEÑO PARA EL BUQUE POST PANAMAX PLUS SIN PROFUNDIZAR EL CANAL Y MEJORAMIENTO DE LOS RADIOS DE CURVATURA. SE MANTIENE PROFUNDIDAD ACTUAL - BAHÍA INTERNA 12.5 m y BAHÍA EXTERNA 13.5 m	VALOR: DRAGADO USD\$ 39,1 MILLONES * INCLUYE EXTRACCIÓN DEL BUQUE TRITONIA USD\$ 4,5 MILLONES MANTENIMIENTO ANUAL USD\$ 17,1 MILLONES	TOTAL USD \$ 475,4 MILLONES
	ETAPA 2 OPTIMIZACIÓN DEL CANAL PARA ENTRADA DE BUQUES POST PANAMAX PLUS PROFUNDIDAD BAHÍA INTERNA 16.6m y BAHÍA EXTERNA 17,6m	VALOR: DRAGADO USD\$ 208,1 MILLONES OBRAS COMPLEMENTARIAS USD\$ 57,4 MILLONES MANTENIMIENTO ANUAL USD\$ 30,6 MILLONES	
	ETAPA 3 OPTIMIZACIÓN DEL CANAL PARA ENTRADA DE BUQUES NEW PANAMAX PROFUNDIDAD BAHÍA INTERNA 17.7m y BAHÍA EXTERNA 18.7m	VALOR: DRAGADO USD\$ 90,4 MILLONES OBRAS COMPLEMENTARIAS USD\$ 0,44 MILLONES MANTENIMIENTO ANUAL USD\$ 32,3 MILLONES

Grafica 39. Plan de inversión desde el año 2014-2018. Por Invías.

Mapa 5. Plan de inversión vial desde el año 2014-2018. Por Invías

Gráfica 27. Plan de inversión vial Buga-Buenaventura desde el año 2014-2018.

Competitividad Alianza del Pacífico

Gráfica 28. Crecimiento anual PIB. Por FMI, DANE, Elaboración propia.

Gráfica 29. Inflación y Desempleo Alianza del Pacífico. Por Ministerio de Industria y Comercio de Colombia.

El comportamiento del crecimiento anual del PIB de la alianza del pacífico es mayormente influenciado por el comportamiento del crecimiento anual del PIB de México, lo que resalta el poder económico de este país en la Alianza.

La inflación en la Alianza del Pacífico se encuentra aumentando desde el año 2015 de un 3,4% en el 2015 a un 4,9% para el 2017, mientras que la tasa de desempleo muestra leves decrecimientos desde el año 2009, que registraba un 7,3% hasta llegar a un 5,2% para el año 2017.

Exportaciones

Tabla 10.

Exportaciones Alianza del Pacífico

Exportaciones 2017	
Total	USD 543'858,5 millones
Principales productos	Automóviles de turismo (7,5%), petróleo crudo (5,6%), minerales de cobre (5,6%), vehículos para mercancías (4,5%) y máquinas para procesamiento de datos (4,3%)
Destinos	EE.UU (59,5%), China (5,9%), Canadá (2,4%), Japón (1,9%), Corea del Sur (1,5%) y Brasil (1,5%)

Fuente: Ministerio de Industria y Comercio de Colombia.

Con un total de USD\$543.858 millones en exportaciones para el año 2017, la Alianza del Pacífico es la séptima economía más exportadora del mundo. Sus exportaciones son lideradas por automóviles con el 7,5% de participación del total de las exportaciones, seguido del petróleo crudo y minerales de cobre con el 5,6%.

El 59,5% de las exportaciones de la Alianza del Pacífico se ubican en Estados Unidos, el actual gobierno norteamericano tendrá una gran influencia en las exportaciones, ya que tan solo el 12% se ubica en los países asiáticos.

Tabla 11.

Top 10 Exportaciones Mundiales 2017

Top 10 Exportadores 2017		
Top 10	País	Exportaciones millones USD
1	China	\$2'196.065,63

2	Estados Unidos	\$1'500.757,82
3	Alemania	\$1'405.138,08
4	Japón	\$677.382,96
5	Holanda	\$632.608,15
6	Corea del Sur	\$556.644,49
7	Alianza del Pacífico	\$543.858,50
8	Hong Kong	\$533.918,60
9	Francia	\$519.123,30
10	Italia	\$491.181,72

Fuente: Datos Macro.

El OMC (2018 expone que el crecimiento del comercio dentro de América Latina dependerá de que aumenten las inversiones en infraestructura para estrechar los vínculos entre los países de la región.

Importaciones

Tabla 12.

Importaciones Alianza del Pacífico.

Importaciones 2017	
Total	USD 554.115,6 millones
Principales productos	Petróleo refinado (6,3%), partes de vehículos (4,9%), teléfonos (3,6%), automóviles de turismo (3,3%), circuitos electrónicos (3,0%) y máquinas para procesamiento de datos (2,1%)
Origen	EE.UU (36,8%), China (17,7%), Japón (3,8%), Alemania (3,4%), Corea del Sur (3,1%) y Brasil (2,4%)

Fuente: Ministerio de Industria y Comercio de Colombia.

Con un total de USD\$554.115 millones en exportaciones para el año 2017, la Alianza del Pacífico es la octava economía más importadora del mundo. Sus importaciones son lideradas por petróleo refinado con el 6,3% de participación del total de las importaciones, seguido de las partes de vehículos con el 4,9%. El 38,8% de las Importaciones de la Alianza del Pacífico se ubican en Estados Unidos. Las importaciones de los países asiáticos representan un 26%, liderados por China con un 17,7% del total de las importaciones de la Alianza del Pacífico, siendo este país asiático el segundo proveedor más importante para la Alianza del Pacífico.

Tabla 13.

Top 10 Importadores Mundiales 2017

Top 10 Importadores 2017		
Top 10	País	Exportaciones millones USD
1	Estados Unidos	\$2'289.146
2	China	\$1'749.891
3	Alemania	\$1'108.832
4	Japón	\$638.360
5	Reino Unido	\$611.849
6	Francia	\$593.274
7	Hong Kong	\$560.443
8	Alianza del Pacífico	\$554.115
9	Holanda	\$545.622
10	Corea del Sur	\$454.579

Fuente: Datos Macro

La Alianza del Pacífico registra para el 2017 una balanza de pagos deficitaria de USD\$10.265,5 Millones.

Puertos en la Alianza del Pacífico

Tabla 14.

Movimiento de TEUS Principales puertos de Latinoamérica y el caribe

Ranking	Puerto	País	2014 (TEUS)	2015 (TEUS)	2016 (TEUS)	Variación 2016-2017
1	Santos	Brasil	3'569.870	3'645.448	3'393.593	-6,9
2	Colón	Panamá	3'286,736	3'577.427	3'258.381	-8,9
3	Balboa	Panamá	3'468,283	3'294.113	2'989.860	-9,2
4	Manzanillo	México	2'355,149	2'541.140	2'580.660	1,6
5	Cartagena	Colombia	2'239,214	2'397.969	2'301.099	-4,0
6	Callao	Perú	1'992.473	1'900.444	2'054.970	8,1
7	Guayaquil	Ecuador	1'621.381	1'704.730	1'821.654	6,9
8	Kingston	Jamaica	1'638.113	1'653.272	1'567.442	-5,2
9	Buenos Aires	Argentina	1'428.843	1'433.053	1'352.068	-5,7
10	San Antonio	Chile	1'093.625	1'170.184	1'297.658	10,0
11	Freeport	Bahamas	1'400.000	1'400.000	1'200.000	-14,3
12	Limón-Moin	Costa Rica	1'089.518	1'108.573	1'177.385	6,2
13	Lázaro Cárdenas	México	996.654	1'058.747	1'115.452	5,4
14	Veracruz	México	847.370	931,812	965.294	3,6
15	Caucedo	República Dominicana	931.375	826.935	918.542	11,1
16	Navegantes	Brasil	676.675	662.590	895.375	35,1

17	Montevideo	Uruguay	776.558	811.297	888.119	9,5
18	Valparaíso	Chile	1'010.202	902.542	884.030	-2,1
19	Buenaventura	Colombia	855.404	911.533	864.749	-5,1
20	Paranaguá	Brasil	757.319	782.346	725.041	-7,3

Fuente: Boletín Estadístico Tráfico Portuario en Colombia, SPT

Teniendo en cuenta todos los puertos principales de Latinoamérica y el Caribe, tan solo dos puertos el Manzanillo en México y el Callao en Perú logran ubicarse entre los 10 primeros puertos en movimiento de TEUS.

Colombia y la Alianza del Pacífico

El pasado 1 de mayo de 2016 finalmente entró en vigor el Protocolo Comercial Adicional al Acuerdo Macro, por el cual estos cuatro países crean una zona de libre comercio. El protocolo no solamente armoniza los acuerdos comerciales existentes entre los cuatro países miembros de la Alianza, también establece nuevas reglas para la liberalización del comercio de bienes, servicios, capitales y el movimiento de personas, por medio de la incorporación de medidas que regulen los nuevos temas del comercio internacional: comercio electrónico, facilitación comercial, coherencia regulatoria y cadenas de valor. Bien lo dice el gerente del sector de integración y comercio del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), Antoni Esteavaderol, estos cuatro países eliminaron los aranceles para el 92% de los bienes que comercian entre sí. El 8% restante se eliminará gradualmente hasta llegar a cero para la totalidad de las mercancías. Asimismo, los países de la Alianza negociaron una única regla de origen que a partir de ahora permitirá la acumulación de origen, facilitando al sector privado la utilización de insumos de cualquiera de esos países y promoviendo así el establecimiento de cadenas regionales de producción.

El protocolo incluye también acuerdos para liberar el comercio de servicios, la inversión, y hacer que el movimiento de bienes y servicios a través de las fronteras sea más eficiente y menos costoso. removiendo la automatización, el comercio electrónico, y la adopción de las nuevas tecnologías de la información. Ello permitirá simplificar los procedimientos, reducir el papeleo y la burocracia.

El establecimiento de ventanillas únicas de comercio exterior electrónicas, la interconexión entre estas y la adopción de acuerdos de reconocimiento mutuo de programas que agilicen el paso de las mercancías en las fronteras (como el operador económico autorizado) serán muy pronto realidad en los países de la Alianza del Pacífico.

Gráfica 30. Comercio Bilateral entre Colombia y los Países AP. Por Ministerio de Industria y Comercio de Colombia.

Colombia exportó a los países de la Alianza del Pacífico un total de USD \$3.687 millones en exportaciones para el año 2017. Sus exportaciones son lideradas por carbón con el 30% de participación del total de las exportaciones destinadas a estos países, seguido de química básica con un 11,1%. Las importaciones realizadas desde los países miembros registraron un total de USD \$4.794 millones, siendo lideradas por maquinaria y equipo en un 25%, seguido de automóviles en un 16% y metalurgia en un 13%. La relación entre importaciones y exportaciones con estos 3 países para el 2017 registró una balanza de pagos deficitaria en USD \$942 millones.

Tabla 15.

Escalafón de Competitividad Países AP.

Escalafón de competitividad países Alianza del Pacífico					
Indicadores de competitividad	México	Chile	Perú	Colombia	Número total de países
Índice global de competitividad 2017-2018	51	33	72	66	137
Doing Business 2018	49	55	58	59	190
Índice de competitividad en viajes y turismo 2017	22	48	51	62	135
Índice de facilitación de comercio FEM 2016	51	21	54	85	136
Competitividad mundial IMD 2018	51	35	55	58	63

Fuente: Foro Económico Mundial, Banco Mundial y Centro de Competitividad Mundial IMD.

Colombia se encuentra rezagada frente a Chile y México en los Indicadores de Competitividad, y frente a Chile en el Indicador de Competitividad Mundial IMD, la gran debilidad de Colombia es el Índice de Facilitación de Comercio-FEM-2016, encontrándose en el

puesto No. 85 entre 136 países. Pertenecer a la Alianza del Pacífico es una oportunidad para aprender de la experiencia de Chile, ya que presenta un muy buen “performance” en ese indicador, ubicándose en el puesto No. 21.

El informe de facilitación mundial de comercio del Foro Económico Mundial expone que Colombia se desempeña bien en términos de acceso a los mercados, con una estructura arancelaria simple, y sus exportaciones disfrutan de amigos en el extranjero. Las fronteras, sin embargo, siguen siendo cuellos de botella. Con el cumplimiento en la importación y el lado de la exportación, se requiere mucho tiempo y también resulta costoso obtener buenos puntajes en su infraestructura de TIC. Pero el transporte, especialmente los rieles y la carretera, queda atrás. El general entorno operativo, especialmente en términos de sus instituciones públicas, se erige como otra barrera para facilitar el comercio a mediano plazo en este pilar, ocupando un lugar cerca de la parte inferior globalmente en general, aunque con apertura a la inversión extranjera que sirve como una nota positiva.

Conclusiones

Teniendo en cuenta que el objetivo general de la tesis de grado era “analizar las diferentes oportunidades comerciales de Colombia que se pueden generar a través de la Alianza del Pacífico con el fin de ser aún más competitivos dentro de la región”, considero que, a pesar de las grandes disparidades en competitividad entre los diferentes países miembros de la Alianza del Pacífico, existen buenas oportunidades para replicar las experiencias exitosas y poner en marcha un ambicioso proyecto de modernización e inversión que permita el desarrollo de la infraestructura del transporte de la República de Colombia.

Igualmente existe gran potencial para que Colombia amplíe el número de socios estratégicos y las exportaciones a países que en años anteriores han estado fuera de la agenda comercial y política. Esto permitiría mejorar la oferta comercial de productos de valor agregado y

se aprovecharía el potencial productivo del país en temas agrícolas e industriales que logran ser apetecidos en el ámbito internacional.

Es evidente el atraso en que se encuentra la infraestructura del transporte en Colombia y la necesidad de elaborar y ejecutar un plan a corto, mediano y largo plazo de inversiones y políticas que permitan mejorar; los tiempos de cargue y descargue; los costos de operación y del transporte; la infraestructura portuaria, aeroportuaria y ferroviaria; y la competitividad en general para el desarrollo económico y social del país.

Finalmente una de las más importantes conclusiones es que Colombia necesita innovar y dejar de ser un país exportador de materia prima, para convertirse en un estado que produce artículos con valores agregados y diferenciales que podrían competir en el mercado global.

Teniendo en cuenta lo anterior se pueden determinar las siguientes oportunidades dentro de la Alianza del Pacífico.

1. El 49% de las importaciones mexicanas son enviadas desde los Estados Unidos y la coyuntura en el comercio bilateral que se avecina, es una oportunidad para entrar a desarrollar industria y competir supliendo las necesidades del mercado mexicano que deja expuesto su principal proveedor.
2. Estados Unidos representa el 18% de las importaciones que ingresan a Chile. También se puede identificar para desarrollar industria y competir supliendo las necesidades del mercado chileno que deja expuesto su segundo principal proveedor.
3. Al igual que México y Chile, Estados Unidos representa el 19% de las importaciones que ingresan a Perú, siendo un buen momento para desarrollar industria y competir supliendo las necesidades del mercado peruano que deja expuesto su segundo principal proveedor.
4. El 32% de las exportaciones totales de Colombia tienen como principal destino Estados Unidos. Los acontecimientos con la situación política y de comercio que dependen de la

agenda del gobierno del presidente actual de Estados Unidos, permitirán la búsqueda de nuevos mercados y rutas, especialmente el asiático, aprovechando la Alianza del Pacífico.

5. Del total de las importaciones realizadas por Colombia, el 27% proviene de Estados Unidos. Al igual que México, se deben buscar otras alternativas de comercio para suplir los productos que deja expuesto el principal proveedor, alternativas tanto internas con el desarrollo de industria y alternativas con proveedores externos.
6. El proyecto Oleoducto del Pacífico permitirá unir la producción petrolera de la altillanura colombiana. Se debe buscar la manera de intercambiar con los mercados asiáticos la tecnología y conocimiento con y lograr una integración comercial a través de la Alianza del Pacífico con las naciones asiáticas.
7. Teniendo en cuenta el escalafón de competitividad de los países miembros de la Alianza del Pacífico, publicado por el Foro Económico Mundial, Colombia que se ubica en el puesto 85 en el índice de facilitación de comercio, tiene la oportunidad a través de la Alianza del Pacífico, de traer el conocimiento de las practicas realizadas por los países miembros y así lograr mejorar en este indicador.
8. El atraso en las obras de infraestructura portuaria, en cuanto a vías de acceso y tren de carga eficiente afectan directamente la competitividad comercial colombiana, haciendo imperativo el desarrollo de mejorar las vías de acceso al puerto e introducir una mejora sustancial al tren de carga del Pacífico.
9. El 18% de las exportaciones de la China son de tecnología terminada (teléfonos, computadores, transformadores), informa The Observatory of Economic Complexity, a lo anterior, y mediante intercambio de conocimiento, Colombia debe desarrollar con China un centro tecnológico de producción en un punto no mayor a 100 Km del puerto de Buenaventura, donde mediante cadenas cluster impulse la industria de circuitos integrados

y demás partes de los productos finales, computadoras y teléfonos celulares, para suplir las necesidades de tales productos en Sur y Centro América.

Recomendaciones

1. El principal producto de importación en el 2017, a través del puerto de Buenaventura con un 20% fue el maíz, el cual es utilizado como materia prima para la elaboración de alimentos concentrados. Colombia debe desarrollar políticas que fomenten las mejoras tecnológicas y el intercambio de conocimiento de manera inmediata para masificar la producción de maíz, a precios competitivos, remplazando el producto importado por la producción nacional para mejorar el PIB y la balanza de pago.
2. Colombia debe desarrollar la inclusión de un tren de carga eficiente desde las zonas productivas hacia el puerto de Buenaventura, reduciendo costos de traslado y dando la oportunidad a los productos colombianos de competir en el mercado de la Alianza del Pacífico para ingresar a los mercados asiáticos.

Glosario

BUQUE: Es toda construcción flotante destinada a navegar por agua. Este concepto incluye buques de transporte de carga y de pasajeros, lanchas recreativas y de pesca, barcazas, veleros, transbordadores, remolcadores y cualquier otro tipo de vehículo acuático.

CARGA: Cargamento o conjunto de mercancías que para su transporte de un puerto a otro se embarcan y desembarcan en unas naves/buques/embarcaciones.

CARGA DE CABOTAJE: Carga transportada, embarcada y desembarcada entre puertos nacionales.

CARGA DE TRASBORDO: Carga manifestada como tal, procedente de países extranjeros, para otros países o puertos nacionales, transportada por vía marítima o fluvial.

CARGA DE TRÁNSITO: Carga procedente de países extranjeros con destino al exterior del país.

CARGA TRANSITORIA: Cargamentos que son descargados provisionalmente de naves, buques o embarcaciones, mientras dura su permanencia en el puerto.

FEU: Las siglas FEU (en inglés: Forty-foot Equivalent Unit, FEU o feu), equivalente a una unidad de cuarenta-pies en el transporte de carga.

PUERTO DE SERVICIO PRIVADO: Es aquel en donde sólo se prestan servicios a empresas vinculadas jurídica o económicamente con la sociedad portuaria propietaria de la infraestructura.

PUERTO DE SERVICIO PÚBLICO: Es aquel en donde se prestan servicios a todos quienes están dispuestos a someterse a las tarifas y condiciones de operaciones.

TEU: Las siglas TEU (acrónimo del término en inglés Twenty-foot Equivalent Unit), y significa Unidad Equivalente a Veinte Pies en el transporte de carga.

TRÁFICO PORTUARIO: Operaciones de entrada, salida, atraque, desatraque, estancia y reparación de buques en puerto, así como el almacenamiento temporal de dichas mercancías en el espacio portuario.

TRANSPORTE INTERNACIONAL: El tráfico de naves/buques/embarcaciones o aeronaves, nacionales o extranjeras, de carga o de pasajeros hacia o desde el exterior.

SOCIEDAD PORTUARIA: Son sociedades anónimas, constituidas con capital privado, público, o mixto, cuyo objeto social será la inversión en construcción y mantenimiento de puertos, y su administración. Las sociedades portuarias prestan servicios de cargue y descargue, de almacenamiento en puertos, y otros servicios directamente relacionados con la actividad portuaria.

ZARPE: Término empleado con recurrencia en el lenguaje corriente para indicar tanto la salida de naves/buques/embarcaciones de un lugar determinado a otro.

ZONA PORTUARIA: Se entiende por zona portuaria, el espacio físico donde se efectúan las operaciones portuarias y ejerce sus funciones el Administrador Portuario, la cual comprende los siguientes elementos:

1. En el espacio acuático: la rada, el fondeadero, el canal de acceso y la dársena.
2. En el espacio terrestre: los muelles, fijos o flotantes, las rampas, las monoboyas, las multiboyas, las plataformas de embarque, grúas, los patios, las vías internas, los almacenes y los edificios de uso para las actividades portuarias.

Referencias

- Arnson, Cynthia J., Heine, Jorge, and Zaino, Christine, eds. Puentes sobre el Pacífico: Latinoamérica y Asia en el nuevo siglo. Lima, PERÚ: Universidad del Pacífico, 2015.
- ProQuestebruary. Web. 11 June 2017. Copyright © 2015. Universidad del Pacífico. Allrightsreserved.
- Alianza del pacifico. (2016). Abecé Alianza del Pacifico. Recuperado de web: <https://alianzapacifico.net/?wpdmdl=4441> [Revisado el 5 de mayo de 2017].
- Arredondo-Trapero, F., Vázquez-Parra, J. C., & de la Garza, J. (2016). Factores de innovación para la competitividad en la Alianza del Pacífico. Una aproximación desde el Foro Económico Mundial. *Estudios Gerenciales*.
- Balassa, Béla. J.D. PhD. The Theory of Economic Integration. George Allen &Unwin Ltd. London.1961.
- Blanco, A. La alianza del pacifico: Un largo camino para recorrer hacia la integración, recuperado el 2 de octubre de 2017 en https://www.wilsoncenter.org/sites/default/files/La_Alianza_del_Pacifico_Blanco_0.pdf
- Bautista, A. P., Lindarte, M. R., Hernández Bernal, J. A., & Muñoz Angulo, L. G. (2017). Incidencia de la profundización financiera en el crecimiento económico de los países que componen la Alianza del Pacífico.
- Buelvas, E. P., & Gehring, H. (2014). *Alianza del Pacífico: mitos y realidades*. Universidad Santiago de Cali.
- Concha, J. R., & Gómez, O. A. (2016). Análisis de atracción de inversión extranjera a países de la Alianza del Pacífico. *Estudios Gerenciales*.
- Cortés Pérez, A. (2016). Sistema portuario mexicano, secretaria de comunicaciones y transportes.
- Cuevas, A., Messmacher, M., & Werner, A. (2003). Sincronización macroeconómica entre México

- y sus socios comerciales del TLCAN. *documento de investigación*.
- Del Pacífico, A. (2013). Alianza del Pacífico. *Recuperado de https://alianzapacifico.net/wp-content/uploads/2015/06/abc_AP.pdf 30 mayo 2018*.
- Esser, K., Hillebrand, W., Messner, D., & Meyer-Stamer, J. (1996). Competitividad sistémica: nuevo desafío para las empresas y la política. CEPAL.
- Estadísticas de comercio exterior a marzo de 2017. Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, recuperado de
http://www.mincit.gov.co/loader.php?lServicio=Documentos&lFuncion=verPdf&id=80988&name=Estadisticas_de_comercio_exterior_ene-mar_2017.pdf&prefijo=file [Revisado 07 de Junio de 2017].
- Fuentes, J. A. (1994). El regionalismo abierto y la integración económica. *Revista de la CEPAL*.
- Greco (Grupo de Estudios del Crecimiento Económico Colombiano); Banco de la Republica, Comercio exterior y actividad económica de Colombia en el siglo xx: exportaciones totales y tradicionales, recuperado de <http://www.banrep.gov.co/docum/ftp/borra163.pdf> [Revisado el 07 de junio de 2017].
- García, A. (2016). La Alianza del Pacífico: plataforma de proyección global. *Revista Mexicana de Política Exterior*.
- García, D. A., & Rosso, J. (2016). Efectos estacionales en los mercados de capitales de la Alianza del Pacífico. *Estudios Gerenciales*.
- Hopkins, R. (2015). Facilidad para hacer negocios y desempeño económico: vínculos y oportunidades de política. *Documento de Trabajo*, (2015-08).
- Huerta González, A. (2017). Impacto de la política proteccionista de Estados Unidos en la economía mexicana. *Economía UNAM*.
- Kuwayama, M., & Rosales, V. (2012). *China y América Latina y el Caribe: Hacia una relación*

económica y comercial estratégica. CEPAL.

Krugman, P. (1996). Acuerdos comerciales e integración regional. *Integración económica en perspectiva*.

Mora-Mora, J. U. (2016). La Alianza del Pacífico y Mercosur: evidencias de convergencia económica. *Estudios Gerenciales*.

Martínez Coll, Juan Carlos (2001): "Teoría de la Integración Económica" en La Economía de Mercado, virtudes e inconvenientes, <http://www.eumed.net/cursecon/17/> (10 de octubre de 2017).

Ministerio de Hacienda y Crédito Público. (junio 2017). Ajuste Macroeconómico y Estrategia de Crecimiento. Recuperado de <http://www.minhacienda.gov.co/HomeMinhacienda/faces/oracle/webcenter/portalapp/pages/saladeprensa/Presentaciones.jspx> [Revisado el 09 de junio de 2017].

Novelo Urdanivia, Federico. Un recorrido por las teorías de la integración regional. México, D.F., MX: Red Análisis Económico, 2006. ProQuestebary. Web. 11 June 2017.

OMC (2018), Examen estadístico del comercio mundial, OMC Publishing Ginebra, https://www.wto.org/spanish/res_s/statis_s/wts2017_s/wts2017_s.pdf.

OECD (2018), Trade Facilitation and the Global Economy, OECD Publishing Paris, <http://dx.doi.org/10.1787/9789264277571-1-en>.

Ortiz, A. G., Hernández, J. A. M., & González, C. M. (2017). Las empresas de autotransporte de carga contenerizada y su desempeño en la cadena de suministro: el caso del puerto de Manzanillo, Colima México. *Ciencia Administrativa*.

Paikin, D., & Perrotta, D. (2016). La Argentina y la Alianza del Pacífico: riesgos y oportunidades de una nueva geopolítica. *Aportes para la Integración Latinoamericana*.

Pastrana B. Eduardo y GehringHubert, Alianza del Pacifico Mitos y realidades, Cali, Colombia:

Editorial Universidad Santiago de Cali 2014.

Pardo Carrero, Germán, ed. Acuerdos comerciales y aspectos relacionados con el comercio exterior. Bogotá, COLOMBIA: Editorial Universidad del Rosario, 2014. Pro Questebary. Web. 11 June 2017.

Pérez Fuentes, Judith. Integración y desarrollo: buscando alternativas para América Latina. México, D.F., MX: Editorial Miguel Ángel Porrúa, 2009. Pro Questebary. Web. 11 June 2017.

PWC Mexico. (2015). El futuro de la Alianza del Pacífico. Recuperado de <https://www.pwc.com/mx/es/publicaciones/alianza-pacifico.html> [Revisado el 1 de junio de 2017].

Revista Integración y Comercio N° 33. Buenos Aires, AR: B - Banco Interamericano de Desarrollo, 2011. ProQuestebary. Web. 11 June 2017.

Sicilia Jorge, Alianza del Pacifico integración y crecimiento, recuperado de <https://www.bbvaresearch.com/publicaciones/alianza-del-pacifico-integracion-y-crecimiento-2/> [Revisado el 15 de mayo de 2017].

Tamayo, D. R., & Terán, J. M. (2016). La Alianza del Pacífico: nueva muestra del regionalismo en América Latina. OASIS: Observatorio de Análisis de los Sistemas Internacionales.

The Boston ConsultingGroup, BCG Perspectives,GlobalWealth 2016, recuperado de <https://www.bcgperspectives.com/content/articles/financial-institutions-consumer-insight-global-wealth-2016/> [Revisado 07 de junio de 2017].

Tremolada, E. La integración de la Alianza del Pacífico. En: Alianza del Pacífico Mitos y Realidades. Universidad Santiago de Cali. 2014.

Van Den Berghe Romero, Édgar. Tratados de libre comercio: retos y oportunidades. Bogotá, CO: Ecoe Ediciones, 2014. ProQuestebary. Web. 11 June 2017.

Velásquez, Gavilanes Raúl. Hacia una nueva definición del concepto “Política Publica” Bogotá.

Revista Desafíos Bogotá I Semestre 2009.

World Data Development Indicators Database, del Banco Mundial, análisis de datos

recuperdode.<http://databank.worldbank.org/data/reports.aspx?source=2&series=SP.POP.T>

OTL [Revisado en los meses de mayo y junio de 2017].