

# **La importancia de trabajar en la logística comercial de Colombia ante un mundo globalizado y afectado por la crisis sanitaria del COVID-19**



## **Autor**

Laura Valentina Castillejo Salcedo

Ensayo opción de grado diplomado presentado como requisito para el título de:

**Profesional en Relaciones Internacionales y Estudios Políticos**

## **Tutor**

Sandra Lesmes Ferrucho

**Universidad Militar Nueva Granada**

**Campus Nueva Granada**

**Facultad de Relaciones Internacionales, Estrategia y Seguridad**

**Relaciones Internacionales y Estudios Políticos**

**Cajicá**

**2022**

## **Resumen**

El comercio se ha convertido a partir de la globalización y de las sociedades cada vez más consumistas, en el motor de las economías nacionales. En el caso colombiano, dicha actividad se consolida como una de las más aportantes al PIB que además se sustenta de acuerdos comerciales con diversos países e incluso bloques.

Sin embargo, para lograr entrar al juego comercial, Colombia ha tenido que aplicar la logística, un tema que hasta el momento poca bibliografía tiene pero que si se le logra otorgar la importancia que le merece, es posible que se convierta en otro rubro para la economía nacional, una predicción que no resulta ser tan descabellada si se revisa los recursos que posee hasta el momento.

Ahora bien, ante una crisis sanitaria producida por el COVID-19 y la de los contenedores que se ha venido avecinando en los últimos meses, la reactivación y recuperación económica del país se pone en vilo pues las condiciones exógenas obstaculizan los esfuerzos gubernamentales por sacar al país de la crisis económica que se pronostica para los años venideros.

## **Palabras claves**

Economía, comercio Internacional, logística comercial, cadena de suministro, acuerdos comerciales, crisis sanitaria del COVID-19.

## **Abstract**

The trade has become the engine of national economies as a result of globalization and increasingly consumerist societies. In the Colombian case, this activity consolidates one of the most important contributors to GDP, which is also supported by trade agreements with various countries and even blocs.

However, to get into the commercial game, Colombia has had to apply logistics, an issue that until now has little bibliography but that if it is given the importance it deserves, it is possible that it will become another item for the national economy, a prediction that does not turn out to be so farfetched if you look at the resources it has so far.

Now, in the face of health crisis produced by COVID-19 and also of the containers that has been looming in the recent months, the country's economic reactivation and recovery is put in suspense as exogenous conditions hinder the efforts to govern to remove the country from the economic crisis that is forecast for the years come.

### **Key words**

Economy, international trade, commercial logistics, supply chain, trade agreements, COVID-19 health crisis.

## **Introducción**

El siguiente ensayo se realiza con el objetivo de presentar al lector la importancia que tiene uno de los elementos claves en las actividades comerciales y que, a consideración propia, no ha alcanzado la relevancia que requiere, la logística. Este deseo por profundizar en el tema, nace como resultado del desarrollo del diplomado elegido como opción de grado, en logística y comercio internacional SGCS BASC, entendiendo que es un eslabón clave para lograr el éxito de transacciones comerciales, hoy en día cruciales ante economías interdependientes y globalizadas como es el caso colombiano.

Teniendo en cuenta lo anterior y esperando que se logre una correcta comprensión del tema, se procederá a presentar la estructura utilizada. Inicialmente, se realizó un pequeño acercamiento de lo que es el comercio internacional y la cadena de suministro, aspecto central del diplomado. A raíz de lo anterior, se expuso la transversalidad que tiene la logística en dichos procesos, además de comprender el nivel de desarrollo que ha tenido este aspecto en el país. De igual forma, la investigación generó espacios para interrogantes acerca de las causas de dicho nivel, las cuales fueron atribuidas a la consolidación de acuerdos comerciales. Finalmente, y ante la crisis económica generada por el COVID-19, se decidió presentar algunas de las posibles consecuencias que puedan traer a la economía colombiana además de tener en cuenta la crisis de los contenedores.

Avanzando en el tema, al remontarse al nacimiento de las actividades comerciales, se puede afirmar que han estado presentes a lo largo de la historia del hombre puesto que han sido necesarias para la satisfacción de las necesidades presentadas. Hoy en día y gracias a la inmersión de la globalización en el mundo moderno, es posible relacionar estas actividades comerciales a un término, el comercio internacional, entendido como “aquel que se realiza entre los Estados que componen la comunidad internacional, ya sea por medio de organismos oficiales o de los particulares” (Garrone, 1986, citado por el Instituto de investigaciones jurídicas de la UNAM,).

Como anteriormente se mencionó, esta serie de transacciones comerciales realizadas, bien sea por Estados o personas, se consolida en lo que se conoce como el comercio internacional. Es entonces preciso afirmar que, las actividades allí involucradas permiten fortalecer las economías nacionales además de fomentar vínculos entre la comunidad

internacional y consolidar, aún más, lo que se conoce como la interdependencia<sup>1</sup> y sus consecuencias como lo son la disminución de importancia de fronteras físicas, intercambio cultural, además de la vulnerabilidad que se puede generar ante cualquier situación ocurrida fuera del territorio.

Ahora bien, a consideración particular, las transacciones propias de la actividad comercial no funcionan por si solas, por el contrario, son el último eslabón de una serie de procesos previos, considerados parte de la cadena de suministros.

Esta cadena de suministros, definida según la Business Alliance for Secure Commerce (BASC), como “el conjunto relacionado de recursos y procesos que comienza con el suministro de materias primas y se extiende hasta la entrega de productos o servicios al usuario final, incluyendo los actores de la cadena que se encuentren entre ellos” (World BASC Organization, 2017).

Por lo anterior, las transacciones realizadas dentro de los parámetros comerciales hacen parte de dicha cadena, incluyendo procesos como lo son la obtención de las materias primas o insumos, el transporte necesario para llevar a cabo la producción y entrega de los ítems, la compra y venta, el almacenaje, además de los procesos aduaneros exigidos por agencias nacionales y finalmente, la distribución de los productos.

Aunque entender el funcionamiento de esta cadena de suministro puede llegar a ser un tema complejo para el entendimiento, se desea que quede en el imaginario del lector una percepción de esta, como un sistema de engranajes, que requiere de una previa organización y logística por cada una de las partes para su correcto funcionamiento; esto con el objetivo de mantener un flujo constante y evitar retrasos traducidos en sobrecostos.

Es aquí donde el termino logística toma un papel protagonista, pero antes de introducir su importancia, se considera prudente, brindar una definición de lo que es. El libro Cadena de suministro y logística cita, con eficiencia, al Council of Logistic Management, que define esta palabra como el “proceso de planificar, llevar a cabo y controlar, de una forma

---

<sup>1</sup> Concepto acuñado por Hirshman, en 1945, que hace referencia a las relaciones de dependencia que se instauran entre países a partir del desarrollo de actividades comerciales.

Concepto que fue eludido hasta 1989, cuando Keohane y Nye lo retomaron, argumentando que ante la nueva configuración geopolítica del mundo y ante el crecimiento precipitado de la globalización, las hegemonías no dependerían de la guerra sino del comercio (Barajas, 2014).

eficiente el flujo de materias primas, inventarios, productos terminados, servicios e información relacionada, desde el punto de origen al punto de consumo con el fin de satisfacer las necesidades del cliente” (Carreño, 2017).

Entendiendo entonces, que es un conjunto de actividades necesarias y dependientes a la cadena de suministro y por ende del comercio, ya que es la encargada de gestionar todo el flujo de trabajo con el objetivo último de permitir el trance de mercancías a un menor tiempo y por lo tanto minimizar costos.

Como se mencionó anteriormente, debido a la interconexión característica del mundo moderno, el comercio se consolida como una actividad clave para el desarrollo económico de las naciones. Sin embargo, debido a las largas distancias que tanto insumos como productos terminados tienen que recorrer para llegar a su consumidor se requiere de una adecuada planeación para lograr, en el menor tiempo posible, el acceso a estos productos además de tener un costo accesible para facilitar el flujo de mercancías.

Así pues, es posible entrever la importancia que tiene la logística en las actividades comerciales, el sistema previamente integrado que con su eficiente funcionamiento permite movilizar las mercancías en un menor tiempo y costo, aspectos claves para el funcionamiento del comercio pues son aquellos que determinan la permanencia de las empresas en los mercados y la posibilidad de mantenerse competitivos ante los demás actores.

Como lo afirman los autores Coskuntunce (2014), Loder (2014), Gebresenbet y Bosona (2012) citados en el artículo “Logística del comercio internacional de la región de la Cuenca del Pacífico a través del análisis envolvente de datos network” el volumen del comercio internacional mejora entre los países que poseen redes globales e infraestructura logística eficiente, puesto que las operaciones de este tipo se han consolidado como un factor esencial en el marco de las actividades comerciales, hoy en día el motor económico mundial (Sciolo, 2018).

Por todo lo anterior, se considerará a lo largo de este escrito a la logística como un tema transversal tanto en la cadena de suministros como en el comercio, puesto que se requiere de ella no solo dentro de las empresas creadoras del producto sino en la cadena de

abastecimiento global (manejo de compras, materias primas, programación del transporte, proveedores, almacenaje, inventarios y procesos aduaneros).

### **1. Desarrollo Logístico en Colombia.**

Inicialmente es prudente aclarar que al referirse al termino nivel de desarrollo logístico del país, se acota la información a las vías, infraestructura, transporte, puertos, aeropuertos, aspectos que son requisitos para lograr el trance de mercancías y, por lo tanto, llevar a cabo los Tratados de Libre Comercio (TLC) que se tienen vigentes.

El sector logístico, en todos los actores que realizan intercambios comerciales, debe estar siempre a la vanguardia, mantenerse actualizado y siempre ser lo suficientemente flexible para ejecutar los cambios necesarios para enfrentar las dificultades que trae consigo el día a día. Sin embargo, al investigar cual ha sido el avance del sector en el país, no es posible encontrar una gran bibliografía.

Como lo afirma Erika Robayo, Colombia se encuentra en un proceso de transición en cuanto a la implementación de la logística organizada dentro de los procesos productivos, por lo que cataloga este tema como nuevo en el país, sin embargo, resalta que se ha venido consolidando como uno de los sectores más importantes y atractivos en el entorno comercial (Robayo, 2013)

Cuestión que, ha suscitado la necesidad de conocimiento y capacitación con el objetivo, de a futuro lograr el desarrollo de destrezas que permitan continuar consolidando al país como un referente en la materia comercial de la región.

Dichos esfuerzos y avances, se pueden evidenciar al revisar los datos y calificaciones realizadas por el Banco Mundial en el Índice de Desempeño Logístico<sup>2</sup>, una herramienta eficiente para identificar los desafíos y oportunidades a las que se enfrentan los diversos Estados en su desempeño de logística comercial. Se evalúa a partir de seis categorías: Costumbre, infraestructura, envíos internacionales,

---

<sup>2</sup> Índice realizado desde el 2007 por el Banco Mundial que mide el rendimiento logístico a lo largo de la cadena de suministro de cada país. Los aspectos que evalúa son seis: aduanas, infraestructura, embarques internacionales, competencia de servicios logísticos, seguimiento y rastreo y finalmente, la puntualidad en la entrega.

Cada de uno de los anteriores mencionados, se miden en un rango del 1 al 5, siendo 5 la mayor puntuación y el resultado final resulta ser el promedio ponderado de los puntajes obtenidos (Consejo Nacional de Competitividad , 2018)

competencia logística, seguimiento y rastreo y finalmente, la oportunidad (The World Bank, s.f.).

### **1.1.1 Índice de Desempeño Logístico (LPI)**

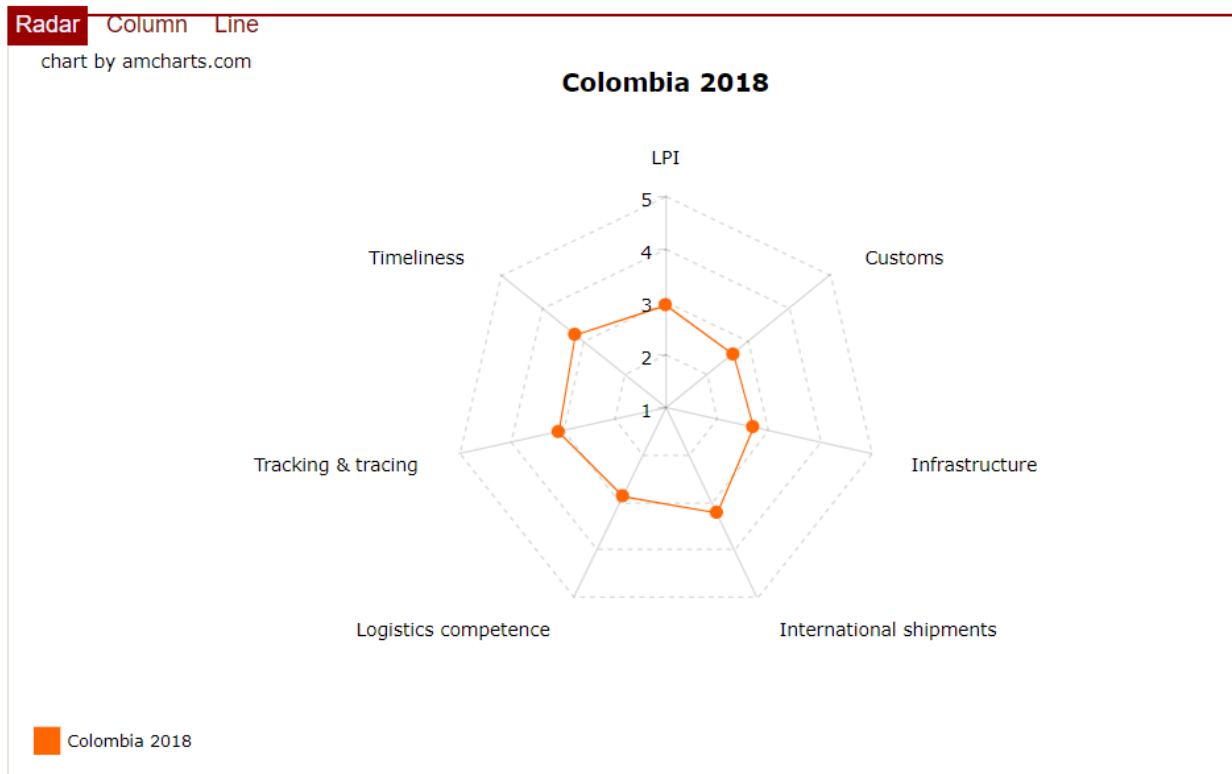
El último análisis presentado fue en el 2018, en donde se compararon los datos de 160 países. En este, el país que ocupó el primer puesto fue Alemania con una ponderación de 4.20 seguido por Suecia, Bélgica, Austria y Japón con puntuaciones de 4.05, 4.04, 4.03 y 4.03, respectivamente. Por otra parte, el primer país latinoamericano es Chile, en la 34va posición con una puntuación de 3.32, seguido por Panamá en la posición 38, Brasil en la posición 56 con 2.99 puntos y en la posición 58, Colombia con 2.94.

En primera instancia, se puede afirmar que Colombia se encuentra en una posición central, de forma instintiva, se podría catalogar como competitivo en la región, teniendo en cuenta que se posiciona entre las cinco primeras naciones latinoamericanas. Teniendo en cuenta que en este fragmento se desea exponer el nivel logístico del país, se procederá a presentar el resultado de cada una de las categorías calificadas.

#### **Gráfica 1.**

*Diagrama de radar de las categorías evaluadas en el LPI 2018.*

## Country Score Card: Colombia 2018



*Nota.* El diagrama representa los resultados obtenidos en el índice, para cada categoría, en su presentación del 2018. Tomado de Banco Mundial, 2018, <https://lpi.worldbank.org/international/scorecard/radar/254/C/COL/2018#chartarea>

El diagrama anteriormente adjuntado es una herramienta útil para materializar, de forma gráfica, los resultados obtenidos en cada una de las categorías analizadas. Si bien, se espera que todas lleguen a 5, la máxima calificación, es un diagrama útil para identificar las categorías en las que el país tiene más fortalezas y de igual forma las que requieren de más trabajo.

Ahora bien, si se observa el diagrama, se puede observar en la parte superior, las siglas LPI que hacen referencia al puntaje alcanzado, el cual fue 2.94; al lado Customs que hace referencia a la eficiencia del proceso de despacho entendido en términos de rapidez, simplicidad y realización de formalidades propias de las agencias de control fronterizo, categoría que tuvo una calificación de 2.61 y por ende la ponderación más baja. Seguido a

esto, se encuentra *infrastructure*, que mide la calidad de las infraestructuras relacionadas a el comercio y transporte como lo son puertos, ferrocarriles, carreteras, tecnologías de la información (TIC's) con una calificación de 2.67, la segunda categoría con más baja ponderación.

Posteriormente se encuentra *International shipments*, categoría calificada con 3.19 puntos, la mejor ponderada y que se mide teniendo en cuenta la facilidad para organizar envíos a precios competitivos. Seguida por *logistics competence*, que hace referencia a la competencia y calidad de los servicios logísticos como son operadores de transporte y agentes de aduana, evaluado con 2.87. La penúltima categoría es la de *tracking and tracing*, con 3,08 puntos, tomando como datos la capacidad que tiene el país para seguimiento y rastreo de envíos. Finalmente, *timeliness* (calificación) que hace referencia a la puntualidad de los envíos en llegar al destino dentro del tiempo de entrega programado con una ponderación de 3.17 puntos.

Es decir que, según los resultados del 2018, las categorías más fuertes fueron envíos internacionales, puntualidad en entregas, seguimiento y rastreo; y por ende las de menor calificación resultaron ser competencia logística, infraestructura y costumbres. Un resultado que permite entrever en que aspectos se ha centrado el desarrollo logístico y comercial del país además de presentar las categorías en donde se debe prestar mayor atención para lograr un crecimiento homogéneo.

Sin embargo, el centrarse en el resultado de un solo año podría viciar la investigación, razón por la cual se procederá a presentar una tabla comparando los resultados obtenidos desde el 2007 hasta el 2018 que además permitirá conocer y determinar si el Estado ha tenido avances en la materia.

***Tabla 1.***

*Comparación de los resultados obtenidos por Colombia en el LPI, 2007-2018.*

Categorías calificadas	Año						Total
	2007	2010	2012	2014	2016	2018	
Ranking	82	72	64	97	94	58	
Customs	2,1	2,5	2,65	2,59	2,21	2,61	2,44
Infrastructure	2,28	2,59	2,72	2,44	2,43	2,67	2,52
International shipment	2,61	2,54	2,76	2,72	2,55	3,19	2,73
Logisitic competence	2,44	2,75	2,95	2,64	2,67	2,87	2,72
Tracking and tracing	2,63	2,75	2,66	2,55	2,55	3,08	2,70
Timeliness	2,94	3,52	3,45	2,87	3,23	3,17	3,20
<b>Total</b>	<b>2,50</b>	<b>2,78</b>	<b>2,87</b>	<b>2,64</b>	<b>2,61</b>	<b>2,93</b>	

*Nota.* Tabla realizada a partir de datos tomado de Banco Mundial.

Como se mencionó anteriormente, durante el desarrollo del presente ensayo se evidencio la necesidad de realizar una comparación de los datos obtenidos durante los últimos años para comprender de una mejor forma la situación del país.

Allí es posible evidenciar que, en los últimos 11 años evaluados, Colombia ha tenido su mejor calificación en el 2018 ocupando el puesto 58 de los 160 países evaluados, sin embargo, es necesario hacer énfasis que desde el 2014 hasta el año ya mencionado, Colombia presentó un gran retroceso a tal punto de llegar a ocupar el puesto 97. Ahora bien, al final de las columnas y las filas se realizó una ponderación, con el objetivo de corroborar y evidenciar las calificaciones realizadas para cada año además de identificar las categorías mejor evaluadas.

En el primer caso, en las columnas, se corroboró que el mejor año corresponde al 2018 pero también es prudente afirmar que, a pesar de haber bajado en el ranking durante los años 2014 y 2016, la ponderación fue superior al 2007, año en el que Colombia ocupó un mejor puesto, 82. Aspecto que lleva a considerar que, durante los siguientes años, los demás mejoraron sus calificaciones de forma general.

Por otro lado, al final de las filas se obtiene un total, la ponderación por categoría, una forma útil para observar en cuales el país tiene un mejor performance. En este caso, resalta por sus buenos resultados los tiempos de entrega, la mejor puntuada y que si se revisa dato a dato se evidencia una mejora constante. Seguido por los envíos internacionales y competencia logística, los cuales se vieron afectados en el 2014 y 2016, y que se podría

afirmar que vienen en proceso de recuperación. Por su parte los peor calificados resultan ser las aduanas y la infraestructura, que de igual forma tienen un crecimiento muy similar, bajo.

Lo anterior permite establecer las categorías en las que el gobierno debería enfocarse para así generar un rendimiento y crecimiento uniforme en todas las categorías, los procesos aduaneros y la infraestructura resultan ser los aspectos a tener en cuenta.

Aunque ya se mencionó la importancia de consolidar una buena logística dentro de la cadena de suministros y en el comercio mismo, el lector podría preguntarse el porqué de la insistencia en que Colombia mejore sus capacidades en la materia. Inicialmente porque una buena logística comercial se refleja en la consolidación y el crecimiento del comercio.

## **2. Comercio en el PIB colombiano**

Actividad que hace parte del sector terciario de la economía y que para el 2020, representó el 69,5% del PIB, seguido por el sector secundario con una participación del 17,6% y finalmente con el 12,9% el primario. Al revisar minuciosamente los datos, se puede establecer que las exportaciones durante el 2020, significaron 31.055,8 millones USD y entre los principales productos se destacan el petróleo crudo, hullas, oro, café, petróleo refinado y las flores y los principales destinos resultan ser Estados Unidos, China, Ecuador, Panamá, Brasil y México. En cuanto a las importaciones, significaron 43.488,7 millones de USD, siendo los teléfonos, petróleo refinado, medicamentos, automóviles de turismo, maíz y maquinaria para el procesamiento de datos los principales productos importados, sus orígenes, Estados Unidos, China, México, Brasil, Alemania y Francia (Mincomercio, 2020).

Para nadie es un secreto que uno de los sectores más afectados por las contingencias y diversas medidas gubernamentales para mitigar el impacto del COVID-19 fue el comercio, sin embargo, junto a la reparación, transporte y alojamiento, continúa siendo una de las actividades económicas que más aporta al PIB, el 15.6%. Aunque para el año en cuestión haya tenido una tasa de crecimiento negativo, del -15.2 (EAFIT, 2021).

Este resultado es la consecuencia de cambios en política exterior que permitieron la apertura económica basada en los principios neoliberales, en donde se logró liberalizar el comercio y que dio paso a establecer relaciones con otros países; además del aumento de inversión extranjera, la reducción de barreras comerciales, tratados de libre comercio y la

implementación de diversas políticas financieras y fiscales que han logrado favorecer el comportamiento de la economía (Baena, 2019).

Por lo anterior es que el gobierno nacional, desde la década de los 90's, ha tomado medidas y aplicado políticas para fomentar el desarrollo comercial del país, a través de acuerdos que buscan crear relaciones comerciales materializadas en acuerdos con países de la región como la Comunidad Andina, además con Estados Unidos y la Unión Europea, acuerdos que si bien traen consigo el aumento de flujos de mercancía y por ende de capital requieren de mejorar las capacidades instaladas para evitar contraer sanciones por incumplimiento.

Los tratados de libre comercio (TLC) definidos como aquellos acuerdos vinculantes que se suscriben entre dos o más países para acordar la concesión de preferencias arancelarias mutuas y la reducción de barreras no arancelarias al comercio de bienes y servicios, esto con el fin de acceder a nuevos mercados y aumentar el flujo de mercancías que a largo plazo puedan consolidar una oferta constante (Ministerio de economía y finanzas de la República de Perú, s.f.).

### **3. Tratados de Libre Comercio (TLC)**

Como se mencionó al inicio, la unificación de los mercados como consecuencia de la globalización, es el resultado en muchos casos de tratados de libre comercio, según el Ministerio del Comercio, Colombia cuenta con 16 acuerdos vigentes, bien sea bilaterales o multilaterales, entendiendo que se consolidan bloques económicos:

#### ***Tabla 2.***

*Acuerdos económicos vigentes de la República de Colombia a 2021.*

País	Tipo de acuerdo	Fecha de firma del acuerdo	Fecha de entrada en vigencia	Resúmen del acuerdo
Comunidad Andina (CAN)	Mecanismo de integración subregional	Mayo 26 de 1969	Octubre 16 de 1969	Acuerdo enfocado a mejorar el nivel de vida y lograr un desarrollo equilibrado de los habitantes mediante la integración y cooperación. Las áreas de trabajo son el comercio, servicios, inversión, interconexión eléctrica, identidad andina y movilidad de personas.
República de Nicaragua	Acuerdo de alcance parcial	Marzo 2 de 1984	Septiembre 2 de 1985	Fortalecer el intercambio comercial mediante el otorgamiento de preferencias arancelarias y no arancelarias
Estados Unidos Mexicanos	Tratado de Libre Comercio	Junio 13 de 1994	Enero 1 de 1995	Acuerdo que incluye un programa de eliminación arancelario para productos industriales, con el propósito de desgravar de manera gradual en un período de 10 años. Actualmente el 92% se encuentra desgravado totalmente. Además de imponer las reglas de origen, salvaguardias, servicios financieros y movilidad de personas.
Comunidad del Caribe (CARICOM)	Acuerdo de alcance parcial	Julio 24 de 1994	Enero 1 de 1995	Colombia recibe preferencias arancelarias del 100% en 1.074 productos por parte de Trinidad y Tobago, Jamaica, Barbados y Guyana en productos como el tabaco, poliestirenos, maquinaria agrícola, textiles, etc.. Por el otro lado, Colombia ofrece a los doce países del Caricom preferencias arancelarias del 100% en 1.128 productos como la gasolina, aceites para lubricantes, pescados, ácidos, sales, etc.
República de Cuba	Acuerdo de complementación económica	Septiembre 15 de 2000	Julio 10 de 2001	Acuerdo que abarca aproximadamente 1.000 productos con preferencias a favor de Colombia y 600 a favor de Cuba. Además de este acuerdo, los países en cuestión aplican la Preferencia Arancelaria Regional de la ALADI que consiste en otorgarse mutuamente rebajas arancelarias del 20% a unos productos determinados.
Estados Unidos de América	Acuerdo de promoción comercial	Noviembre 22 de 2006	Mayo 15 de 2012	Acuerdo que tiene como propósito la eliminación gradual de barreras arancelarias y no arancelarias con el fin de fomentar el comercio de bienes y servicios en condiciones favorables. Apenas entrado en vigor, se eliminaron los aranceles de más del 80% de las exportaciones estadounidenses de productos industriales y de consumo a Colombia y los restantes se eliminarán en los próximos 10 años
República de Chile	Acuerdo de libre comercio	Noviembre 27 de 2006	Mayo 8 de 2009	Tiene como propósito ampliar y dinamizar las relaciones bilaterales, acuerdo liderado bajo el marco de ACE 24 y sus protocolos adicionales. El primero de Enero de 2012, el 100% del universo arancelario quedó desgravado a excepción de los productos sujetos al mecanismo de franja de precios como productos cárnicos, lácteos, arroz y azúcar.
Repúblicas de El Salvador, Guatemala y Honduras	Tratado de Libre Comercio	Agosto 9 de 2007	Noviembre 12 de 2009	Acuerdo que tiene como objetivo conformar una zona de libre comercio, mejorar las condiciones de acceso a sus respectivos mercados, aprovechar las complementariedades de sus economías además de promover las inversiones mutuas para lograr mayor desarrollo de la población.  Tiene como objetivo crear un espacio libre de restricciones en busca del crecimiento y el desarrollo económico continuo. Comprende tres acuerdos independientes

Canadá	Acuerdo de promoción comercial	Noviembre 21 de 2008	Agosto 15 de 2011	El desarrollo económico continuo comprende tres acuerdos independientes relacionando entre sí: Acuerdo de Libre Comercio que abarca las cuestiones económicas, el acuerdo de cooperación laboral que contiene obligaciones en derechos laborales y el acuerdo sobre medio ambiente que contiene obligaciones en materia de protección ambiental. Acuerdo enmarcado en principios de trato nacional, trato de nación más favorecida y transparencia.
Estados AELC (EFTA)	Tratado de Libre Comercio con los países de la Asociación Europea de Libre Comercio AELC EFTA	Noviembre 25 de 2008	Julio 1 de 2011	Acuerdo que tiene como objetivo crear un espacio comercial libre de restricciones y buscar el crecimiento y desarrollo económico continuo e integral de los países a través de la ampliación de los mercados, la expansión y diversificación de inversiones además de fortalecer y ampliar los lazos de integración con países de Europa.
República Bolivariana de Venezuela	Acuerdo de alcance parcial	Noviembre 28 de 2011	Octubre 19 de 2012	Se define un tratamiento preferencial aplicable a las exportaciones con el fin de mejorar el bienestar y el desarrollo económico de ambos países.
Alianza del Pacífico	Mecanismo de articulación política, económica y de cooperación e integración entre Chile, Colombia, México y Perú	Junio 6 de 2012	Mayo 1 de 2016	Conformar un área de integración profunda que impulse el crecimiento, desarrollo y competitividad de las economías que la integran mediante la búsqueda progresiva de la libre circulación de bienes, servicios, capitales y personas con una proyección hacia la región de Asia-Pacífico.
Unión Europea	Tratado de Libre Comercio	Junio 26 de 2012	Noviembre 5 de 2014	Acuerdo creado con el fin de lograr una relación comercial preferencial y permanente en el que se incentiva el crecimiento económico y generación de empleos a través del comercio de bienes, servicios y flujos de inversión.
República de Corea	Acuerdo de libre comercio	Febrero 21 de 2013	Julio 15 de 2016	relación preferencial y permanente en diferentes mercados para los productos y servicios colombianos, además de atraer inversión productiva.
República de Costa Rica	Tratado de Libre Comercio	Mayo 22 de 2013	Agosto 1 de 2016	Acuerdo que tiene como objetivo lograr acceso preferencial en diferentes mercados para los productos y servicios colombianos además de estrechar lazos comerciales con los países centroamericanos y atraer inversión. Se favorece en mayor medida los productos industriales.
Estado de Israel	Acuerdo comercial	Septiembre 30 de 2013	Agosto 11 de 2020	Acuerdo que tiene como objetivo incrementar los flujos comerciales y de inversión, impulsar la cooperación económica bilateral, remoción de barreras no arancelarias y el fomento de relaciones.
MERCOSUR	Acuerdo de complementación económica	Julio 21 de 2017	Diciembre 20 de 2017	Acuerdo que tiene como objetivo el establecimiento de un marco jurídico e institucional de cooperación e integración económica que contribuya a la creación de un espacio económico ampliado que facilite la libre circulación de bienes y servicios y utilización de los factores productivos. Se busca la conformación de un área de libre comercio establecida a través de un Programa de Liberación Comercial que desgrava progresivamente los aranceles.

*Nota.* Tabla realizada a partir de los datos de MinComercio. Fuente (MinComercio, s.f.).

### 3.1 Impacto de los acuerdos en la economía del país

Como ya se ha mencionado, el comercio se consolida como una de las actividades económicas más importantes del país, situación que se puede corroborar al revisar los datos proporcionados por el Ministerio del Comercio

en el informe sobre acuerdos comerciales vigentes de Colombia, el cual tuvo en cuenta el rango de 2005 al 2020, años en los que se firmaron y entraron en vigencia la mayoría de este tipo de acuerdos.

Allí se menciona que excluyendo el 2020, la tasa de crecimiento anual de exportaciones e importaciones de bienes fue de 4,6% en valor y 2,5% volumen. De igual forma, al observar los flujos de comercio con los países que se tienen acuerdos vigentes se evidenció un crecimiento importante, pues las participaciones en las exportaciones durante el 2000-2004 representó 22,4% y de 2005-2020 67,5%, y en cuanto a importaciones pasó de 19,3% a 64,9% respectivamente; una tasa promedio de crecimiento anual de 9,9% en valor y de 17% en volumen, en cuanto a las importaciones se registró un 10,5% en valor y un 11,1% en volumen (MinComercio, 2020).

Como lo afirma el Ministerio en el mismo documento, el sector agropecuario es el que se ha visto más beneficiado del comercio propiciado por dichos acuerdos y el que se ha tenido una menor participación ha sido el industrial. Adicional a esto, se ha evidenciado un incremento, progresivo, en la inversión extranjera directa, pues para el periodo 2005 a 2019 representó el 4,2% del PIB y para el 2019, dichos flujos significaron 4,4%, estos resultados no han sido del todo favorables debido a la crisis financiera internacional y los coletazos de la misma en 2009-2010, además de la caída de los precios del petróleo que generan incertidumbre en los inversores.

Relacionado a lo anterior, es importante mencionar que, aunque si bien este tipo de acuerdos a fomentando la actividad comercial y por lo tanto económica del país, se ha visto afectada por las dinámicas y factores exógenos del comercio mundial, desde el 2005, la contracción de la demanda mundial, caída de los precios de productos básicos y la contracción de la economía por las diversas crisis financieras y el COVID-19.

### **3.2 Ventajas y desventajas de los TLC**

Como ya se ha expresado, estos acuerdos comerciales permiten a empresarios nacionales vender sus productos y servicios en el exterior en mejores condiciones al tener subvenciones y reducciones arancelarias, situación que contribuye a la economía nacional ya que permite expandir el mercado de consumidores. De igual forma, con estos acuerdos se evidencia el incremento de la inversión extranjera, la generación de empleo, creación de empresas además se fomentan otras actividades económicas como el turismo, transporte y demás servicios.

Sin embargo, así como los empresarios nacionales ingresan a otros mercados, empresarios extranjeros se incorporan en el nuestro con sus productos y como lo mencionó el director de la División de Comercio Internacional e Integración de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (Cepal), Alex Izurieta, los acuerdos entre Estados con distintos niveles de desarrollo económico no son tan equitativos como los multilaterales puesto que son las economías emergentes las que se ven más afectadas en el intercambio, ya que con la eliminación de barreras comerciales se da paso a la creación de una competencia que no es fácil de sostener para los empresarios nacionales pues la industria no está al mismo nivel que la internacional, su capacidad de producción y por lo tanto su precio no son semejantes, permitiendo la entrada de bienes y servicios más económicos dejando de lado el producto nacional (Silicon week, 2015).

Aspectos que han consolidado el descontento social de la población colombiana, que se ha hecho evidente en los diversos paros pues como lo afirma el sociólogo Alfredo Molano “detrás de dichos paros existe un grupo de campesinos que están en bancarrota por la competencia que les ha generado las importaciones y las desventajas a las que están sometidos por el TLC” (Cedetrabajo.org, 2013).

## **4. Desafíos para la actividad comercial colombiana**

### **4.1 Impactos de la pandemia provocada por el COVID-19.**

Como lo menciona el artículo “Impacto económico regional del COVID-19 en Colombia: un análisis insumo producto” publicado por el Banco de la República, se esperaba que para el 2020 la economía colombiana alcanzara un crecimiento cercano al 3,5% teniendo en cuenta los resultados

obtenidos en 2019 ya que alcanzo 3,3% (Banco de la República, 2020). Sin embargo, el panorama cambio totalmente cuando en las noticias figuró la llegada de la nueva clase de coronavirus, el COVID-19 que detuvo la actividad mundial para, a través de las contingencias hacer frente a la fuerte infección.

Esto generó una importante reducción del consumo y pérdida de empleos, siendo el segundo trimestre de 2020 el primero en verse afectado por la pandemia pues presento una contracción de 15,7% con respecto al mismo trimestre de 2019 equivalente a una producción \$180,4 billones de pesos, una cifra similar a la de 2015 y que representa la peor caída del PIB en su historia reciente. De igual forma, se menciona que los sectores económicos más afectados fueron las actividades artísticas y recreativas(-37,1%), el comercio (-34,1%) y la construcción (-33,2%) actividades que presentaron tasas de crecimiento negativas entre el 2019 y 2020, mencionando que dichos sectores aportan el 40% del PIB y aproximadamente el 50% de los empleos (UNDP, 2021).

Como lo mencionó el periódico de la UNAL, abril registró el peor momento para la actividad económica pues en dicho mes fue cuando se inició la cuarentena estricta en todo el país y a partir de mayo y junio se evidenció una recuperación a razón de la flexibilización de las medidas de aislamiento (Periódico UNAL, 2020).

En el tercer trimestre el panorama no tuvo mejoría, por el contrario, se incrementaron las consecuencias ante la abrupta caída de los precios internacionales del petróleo, una contracción económica de -8,1%, un consumo de -5,5%, la inversión con caída de -20% y tanto exportaciones como importaciones reflejando una reducción de -18,2%. Otro de los aspectos que presentó un deterioro importante fue el desempleo que se ubicó a mayo, en 21,4%, traducido en la pérdida de 4,9 millones de empleos, el máximo histórico (Banco Interamericano de Desarrollo , 2020).

Todo lo mencionado con el fin de exponer la difícil situación económica que se pronostica en los años venideros para el país, pues

todos los esfuerzos gubernamentales por fortalecer la economía, reducir las brechas de desigualdad, incentivar la inversión y consolidarla como un referente regional se han disipado ante la crisis sanitaria provocada por el COVID-19. Sin embargo, lo que preocupa es el tiempo que tardará el sistema en solventar las dificultades causadas a raíz de la pandemia además de recuperar las condiciones iniciales que se tenían y lograr las metas presupuestadas para los siguientes años.

#### **4.2 Crisis de los contenedores**

Como si las consecuencias de la crisis sanitaria del COVID-19 no fueran suficientes, llega otro desafío para el desarrollo comercial del país, la crisis de los contenedores. Definida como la “insólita escasez de espacio disponible para transportar los productos de Asia a Occidente” (BBC News , 2021).

Dificultad que se considera una consecuencia de la pandemia ya que, a raíz de esta y de las medidas de contingencia tomadas por los Estados para mitigarla como lo fueron los confinamientos y cierres de fronteras, el comercio cesó sus actividades. Por consiguiente, las navieras disminuyeron las flotas de barcos en circulación y en la misma medida los contenedores, cuestión que encareció los precios de productos y fletes durante el 2020.

El transcurrir del 2021 trajo consigo la inmunización de las poblaciones y un cambio radical en las costumbres adquisitivas de las personas pues el e-commerce tomó protagonismo en el campo de las ventas, aspectos que permitieron que el comercio junto a la economía iniciase su reactivación, cuestión que aumentó la oferta de bienes y servicios. Sin embargo, ante la abrupta detención del comercio presentada en el año anterior y la consolidación de la “nueva forma de comprar” tanto barcos como contenedores fueron insuficientes para suplir las necesidades comerciales ya que con esta nueva costumbre se disminuyeron, aún más las fronteras y las distancias recorridas por las mercancías se incrementaron en gran medida, generando que la logística mundial no estuviera preparada lo que trajo consigo retrasos e incumplimientos de itinerarios, la probabilidad del deterioro de los productos

transados, incursión de costos adicionales por almacenaje y aumento de costo de fletes.

Como lo menciona el World Container Index (WCI) “en los últimos 12 meses el valor promedio de un flete para un contenedor de 40 pies está costando al 2 de septiembre 9.987 dólares cuando hace un año costaba 1.913 dólares, representando un aumento cercano al 400% en un año”. En Sudamérica, según estimaciones del Banco Interamericano de Desarrollo, hace un año los fletes tenían un costo promedio de 2.000 dólares y hoy en día se acercan a los 7.000 dólares (Infobae, 2021).

Dificultad que se consolida en otro de los desafíos que tendrá que enfrentar la economía colombiana para el entrante 2022, reto que el gobierno debe tener en cuenta para desarrollar las próximas políticas económicas y comerciales. Aunque esta coyuntura afecta todos los sectores participantes del comercio exterior, los productos primarios como lo es el café y el azúcar son los que se ven más afectados ante esta (Asociación Nacional de Comercio Exterior, s.f.).

## **Conclusiones**

La República de Colombia es catalogada como un país terciario, es decir, el tercer sector, el de los servicios, es el que aporta en mayor medida al PIB anual. En este se encuentra inmerso el comercio, que, aunque si bien ha sido una actividad inherente al ser humano desde sus orígenes, hoy en día, ante mundo sumamente globalizado resulta ser casi una obligación para los Estados participar en él, ya que de esta forma se aleja del aislamiento internacional y logra consolidar otro rubro para su economía.

Por su parte, el Estado colombiano desde los 90s basado en los principios neoliberales, se ha encargado de aplicar políticas comerciales y económicas encaminadas a lograr la inmersión del país en el comercio internacional y por lo tanto en la comunidad, esto a través de acuerdos comerciales que como lo mencionan las agencias gubernamentales han sido beneficiosos para la economía nacional ya que aumentan el mercado de consumidores y por lo tanto la oferta, aumentan los flujos de mercancías además del aumento progresivo que han tenido las partidas por exportaciones e importaciones.

Sin embargo, los acuerdos no han sido tan benevolentes como las agencias lo promulgan pues, aunque afirman que es el sector agropecuario el que más se ha visto beneficiado en el intercambio, la realidad demuestra que son los campesinos los que han sentido las verdaderas secuelas de dichos acuerdos pues se enfrentan a empresas transnacionales que entran al mercado a competir con sus productos, que en muchos casos tienen costos inferiores y que les impiden disputar la carrera por el cliente, además de verse encarecidos los precios de abonos y suplementos necesarios para cosechar con eficiencia.

A consideración propia, estos acuerdos son vitales para los países de hoy en día, pues como ya se ha mencionado, el sistema internacional se conforma de Estados interdependientes como resultado de diversos ciclos de globalización, actores que necesitan contraer diversos acuerdos para mantenerse activos y competentes ante los otros actores. Ahora bien, los contraídos por el estado colombiano no son del todo acordes a la realidad que vive el país, pues para nadie es un secreto que las grandes potencias utilizan este tipo de convenios como herramientas de soft power que a simple vista prometen ser la salvación económica de los países, pero lo que realmente buscan es permitir la apertura de mercados de unos cuantos productos con reducciones arancelarias no equiparables a las diferencias económicas de cada país e incluso la cesión de derechos sobre recursos naturales, acuerdos que en muchos casos no tienen un cálculo de costo-beneficio positivo para el país. Además de que, en muchos casos los negociadores nacionales tienen intereses propios en los productos que se han de convenir razón por la cual no presentan objeciones y simplemente aceptan todo lo que la otra parte les ha de presentar con tal de asegurar el futuro de sus negocios.

No obstante, los acuerdos están vigentes y vinculantes, por lo que el estado colombiano debe continuar mejorando su logística comercial, poner más atención a aquellas categorías en las que el LPI muestra con menor puntuación y fortalecer las que ya han sido sobresalientes, esto con el fin de evitar incurrir en sanciones por incumplimiento, que logren afectar en mayor medida la estabilidad del país.

De igual forma, si se revisan los aspectos tenidos en cuenta para llevar a cabo dicha logística, es posible evidenciar que Colombia los posee, tiene terreno para mejorar sus carreteras, ríos y océanos para diversificar la oferta de transporte, puertos y agencias

aduaneras ya establecidas para llevar a cabo la actividad, además que al mejorar sus capacidades se fortalecen los acuerdos contraídos con los semejantes, haciendo que el intercambio sea mucho más provechoso para el país además de la posibilidad de convertirse en un referente de la materia en la región, haciendo que este tema se convierta en otro de los rubros económicos para el país o que estados con características similares fijen su mirada para transar no solo bienes y servicios sino el know how adquirido.

Durante el desarrollo de este ensayo fue posible entrever las difíciles situaciones económicas con las que inicia el nuevo año para el país, pues además de los problemas migratorios, las consecuencias de la entrada del país a la OCDE y las dificultades propias de los años antecesores se le agrega, por un lado, un escenario post pandemia, que, aunque si bien aún no se ha acabado ha permitido reactivar las actividades comerciales y, por otro lado, la crisis de los contenedores. Aspectos que pueden obstaculizar los esfuerzos gubernamentales por estimular la economía nacional, pues se avecinan subidas de precios en fletes y productos, inversiones que no se desarrollen de forma habitual por la incertidumbre que pueda generar la crisis sanitaria, hogares en los que el consumo no se active en la forma esperada debido a las altas tasas de desempleo o la inflación que no da tregua.

## Bibliografía

- Asociación Nacional de Comercio Exterior. (s.f.). *Hay mejora, pero aún se ven los nubarrones*. Obtenido de Javier Díaz Molina: <https://www.analdex.org/2021/09/28/hay-mejora-pero-aun-se-ven-los-nubarrones/>
- Baena, J. J. (2019). La política de comercio exterior y las exportaciones colombianas. *Revista de economía institucional*, 51-70.
- Banco de la República. (7 de Mayo de 2020). *Impacto económico regional del Covid-19 en Colombia: un análisis insumo-producto*. Obtenido de [https://investiga.banrep.gov.co/es/dtser\\_288](https://investiga.banrep.gov.co/es/dtser_288)
- Banco Interamericano de Desarrollo . (2020). *Colombia: desafíos de desarrollo en tiempos de COVID-19*.
- Barajas, M. M. (Junio de 2014). *Una evaluación retrospectiva de la interdependencia económica entre México y Estados Unidos*. Obtenido de Scielo: [http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1870-35502014000100005](http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1870-35502014000100005)

- BBC News . (15 de Septiembre de 2021). *Qué es la crisis de los contenedores y cómo está afectando al comercio mundial y a tu bolsillo*. Obtenido de BBC News Mundo: <https://www.bbc.com/mundo/noticias-58558860>
- Carreño, A. (2017). *Cadena de suministro y logística*. Obtenido de <https://corladancash.com/wp-content/uploads/2019/08/59-Cadena-de-suministros-y-logisti-Adolfo-Joseph-Carreno-Solis.pdf>
- Cedetrabajo.org. (21 de Agosto de 2013). *Campesinos en bancarrota por TLC son causa del Paro Nacional en Colombia*. Obtenido de <https://cedetrabajo.org/campesinos-en-bancarrotapor-tlc-son-causa-del-paro-nacional-en-colombia/>
- Consejo Nacional de Competitividad . (2018). *Departamento de Información estratégica*. Obtenido de Índice de Desempeño Logístico 2018: <http://www.competitividad.org.do/wp-content/uploads/2018/07/%C3%8Dndice-de-Desempe%C3%B1o-Log%C3%ADstico-2018-Final.pdf>
- EAFIT. (28 de Septiembre de 2021). *Sector servicios en Colombia*. Obtenido de Bedoya, E. López, J. : <https://www.eafit.edu.co/escuelas/economiafinanzas/noticias-eventos/Paginas/sector-servicios-en-colombia.aspx>
- Infobae. (5 de Septiembre de 2021). *La crisis de los contenedores: la razón oculta detrás de los aumentos de precios en todo el mundo*. Obtenido de Jorge Cantillo: <https://www.infobae.com/america/mundo/2021/09/05/la-crisis-de-los-contenedores-la-razon-oculta-detras-de-los-aumentos-de-precios-en-todo-el-mundo/>
- Mincomercio. (s.f.). *¿Qué son los los tratados de Libre Comercio- TLC?* Obtenido de <https://www.tlc.gov.co/acuerdos/vigente>
- MinComercio. (2020). *INFORME SOBRE LOS ACUERDOS COMERCIALES VIGENTES DE COLOMBIA*. Obtenido de <https://www.tlc.gov.co/temas-de-interes/informe-sobre-el-desarrollo-avance-y-consolidacion/documentos/ley-1868-informe-tlcs-2021-congreso.aspx>
- Mincomercio. (2020). *Oficina de Estudios económicos*. Obtenido de Colombia: <https://www.mincit.gov.co/getattachment/1c8db89b-efed-46ec-b2a1-56513399bd09/Colombia.aspx>
- MinComercio. (s.f.). *Acuerdos TLC Colombia*. Obtenido de Acuerdos vigentes: <https://www.tlc.gov.co/acuerdos/vigente>
- Ministerio de economía y finanzas de la República de Perú. (s.f.). *Acuerdos comerciales*. Obtenido de [https://www.mef.gob.pe/es/?option=com\\_content&language=es-ES&Itemid=101051&lang=es-ES&view=article&id=474](https://www.mef.gob.pe/es/?option=com_content&language=es-ES&Itemid=101051&lang=es-ES&view=article&id=474)
- Periódico UNAL. (25 de Agosto de 2020). *Una pandemia temporal con efectos permanentes en la economía colombiana*. Obtenido de Unidad Macroeconómica de Análisis, Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad Nacional de Colombia: <https://unperiodico.unal.edu.co/pages/detail/una-pandemia-temporal-con-efectos-permanentes-en-la-economia-colombiana/>

- Robayo, E. M. (2013). *Repositorio Universidad Militar Nueva Granada*. Obtenido de Desarrollo logístico en Colombia y a nivel internacional:  
<https://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/handle/10654/10812/DESARROLLO%20LOGISTICO%20EN%20COLOMBIA%20Y%20A%20NIVEL%20INTERNACIONAL.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Scielo. (2018). *Logística del comercio internacional de la región de la Cuenca del Pacífico a través del Análisis Envolvente de Datos Network*. Obtenido de América Ivonne Zamora Torres:  
[http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0186-10422018000500007](http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0186-10422018000500007)
- Silicon week. (30 de Junio de 2015). *TLC en Colombia: un análisis a las ventajas y desventajas de nuevos Tratados de Libre Comercio*. Obtenido de Bárbara Bécares:  
<https://www.siliconweek.com/cloud/tlc-en-colombia-un-analisis-a-las-ventajas-y-desventajas-de-nuevos-tratados-de-libre-comercio-60361>
- The World Bank. (s.f.). *Welcome to the LPI 2018*. Obtenido de <https://lpi.worldbank.org/>
- UNDP. (31 de Marzo de 2021). *Un año de pandemia: impacto socioeconómico de la COVID-19 en Colombia*. Obtenido de <https://www.co.undp.org/content/colombia/es/home/-sabias-que-/un-ano-de-pandemia--impacto-socioeconomico-de-la-covid-19-en-col.html>
- World BASC Organization. (2017). *Glosario de términos*.