

APERTURA ECONÓMICA EN COLOMBIA: IMPACTO EN LA BALANZA COMERCIAL POR EL PUERTO DE CARTAGENA 2009-2018*

Economic Openness in Colombia: Impact on the trade balance by the Port of Cartagena 2009-2018

Boris Julián Batista Gómez Casseres¹

Boris Julián Batista Rangel²

Emilio Delgado³

Recibido: 12/06/2020

Aceptado: 16/10/2020

Resumen

Esta investigación determinó el impacto económico influenciado por ésta política en el comercio exterior colombiano, principalmente por el Puerto de Cartagena en el periodo 2009 al 2018. En este análisis concebido, se utilizó un método mixto, por datos contrastados, con un enfoque analítico de los resultados. Se observó que la apertura económica fue una estrategia, por el cual, el Estado se obligaba a mejorar la Balanza Comercial, mediante nuevas suscripciones de Tratados de Libre Comercio (TLC) con otros países y grupos económicos ya establecidos -como esencial objetivo-, y así cumplir con la obligación bancaria que éste sostenía hace varios años con el Fondo Monetario Internacional FMI. La revisión literaria arrojó diversos argumentos como: las políticas públicas

pueden generar impactos no esperados en este ámbito; y la balanza comercial, desarrolla distintos sectores productivos y geográficos. Por los TLC alcanzados, el puerto de Cartagena registró una balanza comercial positiva destacada durante varios lustros en el contexto nacional.

Palabras clave: apertura económica, balanza comercial, importaciones, exportaciones.

Abstract

This research determined the economic impact influenced by this policy on Colombian foreign trade, mainly through the Port of Cartagena in the period 2009 to 2018. In this analysis, a mixed method was used, by contrasted data, with an analytical approach to the results. It was observed that the economic

*Este artículo científico corresponde al proyecto de investigación “Productividad del Puerto de Cartagena” registrado en la Universidad de San Buenaventura -Seccional Cartagena.

¹Administrador del Comercio Exterior de la Universidad Jorge Tadeo Lozano, Magister en Gestión Logística de la Escuela Naval Almirante Padilla.

²Estudiante de ultimo semestre de Derecho de la Universidad de Cartagena

³Docente investigador Unitecnar

opening was a strategy, by which the state was obliged to improve the trade balance, through new subscriptions of Free Trade Agreements (FTA) with other countries and economic groups already established -as an essential objective-, and thus comply with the banking obligation it held several years ago with the International Monetary Fund IMF. The literary review yielded several arguments such as: public policies

may generate unexpected impacts in this area; and the balance of trade, developing different productive and geographical sectors. Due to the FTAs reached, the Port of Cartagena recorded a positive trade balance that stood out for several years in the national context.

Keywords: economic openness, trade balance, imports, exports

Introducción

De las políticas públicas instituidas en Colombia con influencia predominante en la balanza de pagos durante los últimos 30 años, es la apertura económica. Arrojando resultados preocupantes a pesar de los numerosos tratados de libre comercio TLC suscritos con otros países. Investigadores expertos encontrados al respecto de este tema coinciden precisamente en esto, observando la intención que muchas naciones han tenido en internacionalizar su economía, con el fin de amortiguar la deuda externa que todavía sostienen con bancos internacionales –como es el caso de algunos países de América Latina-. Además, los estudios observados en materia de Balanza Comercial, algunos pensadores concuerdan que durante todo este tiempo el crecimiento del comercio exterior y la inversión extranjera directa ha sido notoria; empero, los indicadores registrados por la DIAN y Banco de la República demuestran unos resultados contables muy alarmante contraviniendo el principal objetivo de esta política.

Por lo tanto, el objeto principal de este artículo consiste en observar el impacto que ha tenido la apertura económica en la balanza comercial durante los últimos treinta años, y precisamente por el Puerto de Cartagena 2008-2018.

Asimismo, la información recolectada de fuentes gubernamentales y mencionadas anteriormente, fue procesada mediante el aplicativo contable de Statgraphics para las estimaciones de gráficos de tendencias, de barras, y tablas de datos. Además, los libros y revistas indexadas se tomaron de distintas bases de datos, y la información estadística de operaciones de comercio exterior, de páginas webs como documentos electrónicos de entidades oficiales.

También, esta investigación despierta el interés de conocer las consecuencias de la apertura económica desde el punto de vista político y económico en la nación, como una oportunidad de globalizarse en los mercados internacionales, sus ventajas y desventajas.

Fundamentación teórica

Políticas públicas en Colombia

El concepto de políticas públicas en Colombia, Santiago Arroyave (2011) lo define como: “el conjunto de elementos a través de los cuales el Estado con base a las necesidades económicas, sociales, políticas, ambientales, culturales, entre otras, elabora un conjunto de medidas reparadoras, con la participación de grupos afectados por diversas dificultades, con dos tipos de inclusión”. Una con un enfoque tradicional y tecnocrático, sustentada en la implementación y formulación de políticas de Estado, con procesos verticales y excluyentes, como actos administrativos que demandan los grupos que fueron excluidos en la formulación de gobierno. Otra, con políticas públicas formuladas y ejecutadas teniendo en cuenta a grupos (ONG, gremios, sindicatos, partidos políticos, academias, y otros colectivos de la sociedad civil), como centros de construcción entre comunidades, la administración, y los grupos de interés.

También, con relación a estas necesidades de diferentes géneros demandadas por las sociedades o comunidades del país, el pensamiento de Roth(2002) hace una contribución en este sentido, definiendo que la configuración de los modelos políticos que un Estado adopte, subyacen claramente por las situaciones difíciles que predominen en un momento específico y sean consecuencia de un modelo anterior. Por ejemplo, las circunstancias de prosperidad presentadas por el Estado en la segunda cincuentena del siglo XX, durante los años 60' y 70' que tuvo un déficit de resultados, fueron criticados en los años 80' cooperativismo, burocratización,; y objetados por los neoliberales de los años 90'.

Antecedentes

Para dar un orden cronológico desde su nacimiento, este análisis comienza con el agotamiento de un sistema político que presenta un modelo económico “proteccionista” originado desde los años 30', que procuraba el desarrollo industrial a través de la sustitución de las importaciones, mediante el aprovechamiento del espacio que liberaban las mercancías extranjeras en los mercados internos por las restricciones de sus importaciones. En esta práctica comercial, el Estado buscaba sustituir las importaciones susceptibles de competir con la producción nacional; que trajo como consecuencia la dependencia de importar bienes de capital; subordinado a la disponibilidad de divisas originadas por las exportaciones de productos primarios como el café. Este período, se caracterizó por la presencia de una industria monopólica en el mercado nacional, patrocinada por el Estado (Bejarano, 1984, pág. 24).

Por lo tanto, la apertura económica, como política pública constituida, tuvo su inicio formalmente en los primeros meses de 1990 como consecuencia de interrupciones políticas de comercio exterior sucedidas entre los años 1983 y 1985, con la liberación de importaciones e incentivos a las exportaciones, incorporando algunos principios básicos y procedimientos que permearon debates intergubernamentales estructurados en las siguientes fases: la primera, (dos primeros años de gobierno), para eliminar las restricciones cuantitativas sustituyendo las prohibiciones proteccionistas arancelarias y de tipo cambiario y en la siguiente (de tres años más), centrándose en la reducción sostenida del arancel hasta alcanzar niveles considerables para proteger la producción nacional (Ocampo & Villar, 1992, págs. 163-166). Lográndose así, la modernización del aparato productivo con un enfoque internacional en la comercialización de los productos, con perspectivas positivas en la Balanza Comercial (Conpes y CDCE, 1990; Garay, 1991).

Sin embargo, sobre esta corriente política, el investigador Andres López(1994) hace una precisión histórica en su artículo: “El cambio de modelo de desarrollo de la economía colombiana”, diciendo que, primera vez en el país se da un planteamiento -con la administración del presidente Alfonso López Michelsen en los años 70'- de un modelo de desarrollo que dio paso a la participación de las fuerzas del mercado; haciendo un viraje sorprendente en la dinámica económica, potencializando las fuerzas productivas hacia las operaciones de exportación (pag.18). Estas nuevas posturas políticas de Estado parecían dar

mayor cobertura a la producción nacional, con la inclusión de nuevos sectores productivos destinados a la internacionalización de mercados. Sin embargo, este primer intento de apertura fracasa por un excepcional ingreso de divisas provenientes de la bonanza en las exportaciones de café y marihuana, permitiendo así la revaluación de la moneda que debilitó ostensiblemente la competitividad productiva de los exportadores.

Simultáneamente, en el entorno internacional, a finales de la década de los 80', el constreñimiento perpetrado por el Fondo Monetario Internacional (FMI) a los países latinoamericanos por la deuda externa que ellos sostenían, que los obligaba a mejorar sus balanzas de pagos; como también, liberarlos de las importaciones; y por consiguiente, mejorar la capacidad productiva de las industrias, permitió que se aprobara el documento CONPES sobre el 'Programa de modernización de la economía colombiana', configurando grupos de trabajos, con expertos en la materia, durante la presidencia del Dr. Virgilio Barco, para analizar sobre el nuevo rol que debía asumir el Estado, disminuyendo su participación activa en asuntos económicos; y estimular “el desarrollo hacia afuera”, reduciendo la dependencia del aparato productivo en el mercado interno (López, 1994, pág. 22)

Empero, la interpretación hecha por Luis Londoño (1998) al respecto, disiente con este pensamiento (observando hacia dentro del país). Es decir: define las operaciones de comercio exterior en Colombia como políticas consecuentes a dos principios económicos determinantes que tienen su origen en: un aspecto neoliberal, y otro neo estructural. El primero, subyace una filosofía enfocada a la ineficiencia de un Estado por sus dirigentes, con una participación más del sector privado en las relaciones de interés público. El segundo, enfoca la problemática “desde adentro” mirando su origen histórico y estructural (Sunkel & Zuleta, 1992, págs. 29-30)

No obstante, a pesar de la intromisión del FMI en la política económica de los países Latinoamericanos, como una alternativa de solución interna, autores como Grossman y Helpman (citados por García y Quevedo, 2005) apoyaron esta posición del banco porque consideraban que el crecimiento económico de un país se deriva de la vinculación que este tenga con el sector externo, teniendo en cuenta la inclusión de la productividad marginal de los insumos importados. Así también, Joseph Stiglitz (2010), en su libro *El malestar de la globalización*, corrobora lo anterior diciendo que la apertura al comercio internacional ayudó a numerosos países a crecer de forma mucho más rápida que como habría podido suceder en el caso contrario; además, confirmó que su PIB crece cuando las exportaciones del país lo impulsan. Esta ha sido la clave maestra de una política industrial bien estructurada que ha enriquecido al continente asiático y mejorado la suerte de millones de personas (p. 190).

Estas buenas prácticas de talla mundial sensibilizaron el espíritu político de algunos países latinoamericanos, mitigando la necesidad de modernizar sus modelos políticos, permeando así su crecimiento económico, en un contexto internacional. Bradford(1994, p.18) explica, que estas experiencias comerciales se han estado perfeccionando a través del

tiempo con la conformación de bloques económicos regionales, como el Alena, Mercosur, el Pacto Andino, y el ALCA, en los cuales, países en desarrollo como Colombia, se interesan en participar.

Es así, que, a partir de 1990 el país comenzó con la suscripción de un nuevo acuerdo, como la complementación económica ACE No. 59 con el Mercado Común del Sur (MERCOSUR) en el año 2004, y también se estaban adelantando negociaciones de un tratado de libre comercio con Estados Unidos, que finalmente se firmó 20 años después (Decreto 993 del 15 de mayo de 2012). Al corte del año 2017, el país ha logrado una gran cobertura con estos acuerdos, alcanzando un número muy significativo.

Finalmente, el crecimiento y desarrollo comercial alcanzado en estos mercados, comenzaron a tener altos resultados a partir de 1993, a tal punto, que reportaron aumento de siete veces las cantidades de contenedores por el Puerto de Cartagena en operaciones de comercio exterior (Superintendencia de Puertos y Transporte, 2011) (Morelos Gomez, Fontalvo Herrera, & De la Hoz Granadillo, 2012).

Tabla 1.
Aduanas nacionales

Ciudades	Transporte	Ciudades	Transporte	Ciudades	Transporte
Cartagena	Marítimo	Ipiales	Terrestre	Riohacha	Marítimo
Arauca	Fluvial	Leticia	Fluvial	San Andrés	Marítimo
Armenia	Aéreo	Maicao	Terrestre	Santa Marta	Marítimo
Barranquilla	Marítimo	Manizales	Aéreo	Bogotá	Aéreo
Bucaramanga	Terrestre	Medellín	Aéreo	Tumaco	Marítimo
Buenaventura	Marítimo	Pereira	Aéreo	Turbo	Marítimo
Cali	Aéreo	Pto. Asís	Fluvial	Valledupar	Terrestre
Cúcuta	Terrestre	Pto. Carreño	Fluvial	Yopal	Terrestre

Fuente: *Elaboración Propia, recuperado de: <http://www.tlc.gov.co/acuerdos/vigente>*

Método

El nuevo régimen político de apertura económica instaurado en Colombia a partir de 1990, vislumbró principalmente soluciones de tipo cambiario para remediar la deuda externa contraída, a través de un comercio exterior fortalecido por las exportaciones, y la transformación total del aparato productivo del país. Las cuales, todavía 30 años después existieron interrogantes sin resolver al respecto estos principios, que precisamente, el investigador aprovechó para tomarlos como objeto de éste estudio, evaluando las incidencias ocasionadas por ella justamente en lo concerniente a la Balanza Comercial suscitada puntualmente por el Puerto de Cartagena durante los últimos diez años (2009-2018), como muestra representativa del país donde transcurrieron marcadamente los destinos de esta política, ocupando el 90% de las operaciones exportación observadas.

A propósito, la observación científica presentada en este estudio fue realizada sistemáticamente con datos susceptibles que responden a interrogantes como: ¿fue la apertura económica una política de Estado que solucionó los inconvenientes de la Balanza Comercial del país?; a través de ésta, ¿fue fortalecido el comercio exterior durante los últimos 30 años?, contribuyendo ostensiblemente en la formulación del problema, que infiere la estructuración de este planteamiento.

Además, esta investigación de tipo evaluativo-documental tuvo un enfoque mixto por tener en cuenta, en primera instancia la aplicación de técnicas cuantitativas no experimentales y transversales causales, y en segundo lugar, un enfoque cualitativo, por medio del análisis de indicadores y los datos consolidados.

Igualmente, La información recolectada de las operaciones de importación y exportación para este estudio tuvo como universo: zonas aduaneras del país, Tratados de libre Comercio suscritos (TLC), y también algunos datos de sectores productivos potenciales que influyen en estas actividades. Además, Santiago Arroyave (2011), menciona algunas tipologías de políticas y enfoques que se pueden encontrar; conociendo cuales son las características generales de cada uno; como se clasifican según su posición; campo de acción; finalidad; procedencia; en que niveles se formulan; a quienes se direcciona (clientela); y grado de coerción, en los cuales, subyace la apertura económica. (p. 100)

No obstante, para el procesamiento de estos datos, se tuvieron en cuenta como instrumentos esenciales entre otros, la naturaleza de las políticas públicas con el objeto de contextualizar, enmarcar e identificar la apertura económica suscitada en los años 90', como alternativa a una situación coyuntural de tipo económico principalmente. Ver Tabla 2.

Conjuntamente, para la recolección de información relacionada con las actividades de comercio exterior del país, se obtuvieron las estadísticas de cada una de las aduanas por donde salen e ingresan las mercancías de procedencia extranjera hasta el año 2019; proporcionadas por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales DIAN.

Tabla 2.
Tipos de políticas públicas

Enfoque	Tipos de políticas Públicas		Nivel de formulación
De acuerdo con el enfoque	1.	Pp. Estructuralista	1. Hegemónicas.
	2.	Pp. Neo marxistas	2. Transnacionales.
De acuerdo con el campo de acción	3.		3. De Denominación.
	1.	Pp. Económicas.	1. De Denominación.
	2.	Pp. Sociales y Culturales.	2. De Legitimación.
De acuerdo con la finalidad	3.	Pp. Ambientales.	
	1.	Pp. Promocionales.	
De acuerdo con la procedencia	2.	Pp. Correctivas o Compensatorias	
	1.	Pp. Endógenas.	
De acuerdo con el nivel de formulación	2.	Pp. Exógenas.	
	1.	Pp. Explícitas.	
De acuerdo con el ámbito de actuación o jurisdicción político-administrativo	2.	Pp. Implícitas.	
	1.	Pp. Locales.	
	2.	Pp. Regionales.	
	3.	Pp. Nacionales.	
De acuerdo con el carácter	4.	Pp. Supranacionales.	
	1.	Pp. Cualitativa	
De acuerdo con la relevancia de los fines	2.	Pp. Cuantitativa	
	1.	Pp. Primarias.	
	2.	Pp. Secundarias.	
De acuerdo con el objetivo	3.	Pp. Terciaria.	
	1.	Pp. Específicas.	
De acuerdo con el grado de coerción	2.	Pp. Instrumentales	
	1.	Pp. Distributivas	
	2.	Pp. Redistributivas	
	3.	Pp. Constitutivas	
De acuerdo con el tipo de respuesta	4.	Pp. Reglamentarias	
	1.	Pp. Positiva	
De acuerdo con la clientela.	2.	Pp. Negativa	
	1.	Pp. Gremios Sindicatos	
	2.	Pp. Grupos Sociales	
De acuerdo con el área sustantiva que va a atender	3.	Pp. Políticos y/o Insurgencia	
	1.	Pp. Territoriales	
	2.	Pp. Ambientales	
	3.	Pp. Agrarias	
	4.	Pp. Culturales	

Fuente: *Elaboración Propia. (Arboleda, como se citó en Arroyave, 2011, p.100. Recuperado de: <https://revistas.unal.edu.co/index.php/forum/article/view/32359/32374>*

Técnicas de recolección de información

Desde la ubicación de las fuentes documentales, se recogieron libros, revistas indexadas de base de datos, de autores expertos y reconocidos en temas políticos, económicos, portuarios y aduaneros; y reportes arrojados en páginas webs por distintas autoridades del Estado en esta materia - Dirección Marítima (DIMAR), la Superintendencia de Transporte y Puertos, Ministerio del Transporte, Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN), Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas (DANE),

Banco de la Republica, y Ministerio de transporte-, tomándose en un solo momento del presente la perspectiva del tiempo.

La recolección de datos, desde la amplitud del análisis para este estudio, fue tomada teniendo con respecto a eventos pasados teniendo en cuenta temas como la apertura económica en Colombia, el impacto que esta tuvo en la balanza comercial considerando las aduanas existentes del país y la relevancia que ha tenido principalmente el puerto de Cartagena desde una perspectiva histórica, geográfica y legal. Otros datos estuvieron relacionados con dos momentos únicos intrínsecos del alcance de esta investigación, estos fueron, la instauración de la apertura económica como alternativa de globalización y solución al constreñimiento a la deuda externa con el FMI y el impacto que se reflejó en la balanza comercial hasta el año 2019 como consecuencia de la instalación de esta apertura.

Análisis estadístico

Se analizó el comportamiento de la Balanza Comercial en las series de tiempos anteriormente mencionadas, contemplando las diferentes aduanas del país, y las suscripciones de acuerdos comerciales suscitadas durante el lapso de vigencia de apertura económica hasta el año 2019. Para examinar el comportamiento de estos acontecimientos se procedió a utilizar medidas de tendencia central y sus medidas de dispersión, con el objeto de entender los cambios estructurales existenciales en la época. También, se procedió a analizar gráficamente la variación año a año de las series.

Método de estimación

El primer paso lógico en el modelado de series de tiempo múltiples es el modelo Vectorial Autor Regresivo (VAR), una reescritura sencilla del modelo AR univariado como un proceso vectorial. En términos generales, se estimará un modelo autor regresivo integrado que consiste en establecer la relación entre la importación de bienes (y) y la balanza de cambio (p). Esto se puede representar como:

$$Y_t = P_t$$

Donde el subíndice t hace referencia al periodo de tiempo. La ventaja de esta modelación consiste en que captura efectos dinámicos entre las unidades de análisis transversal, así como variaciones que se producen a través del tiempo.

Resultados

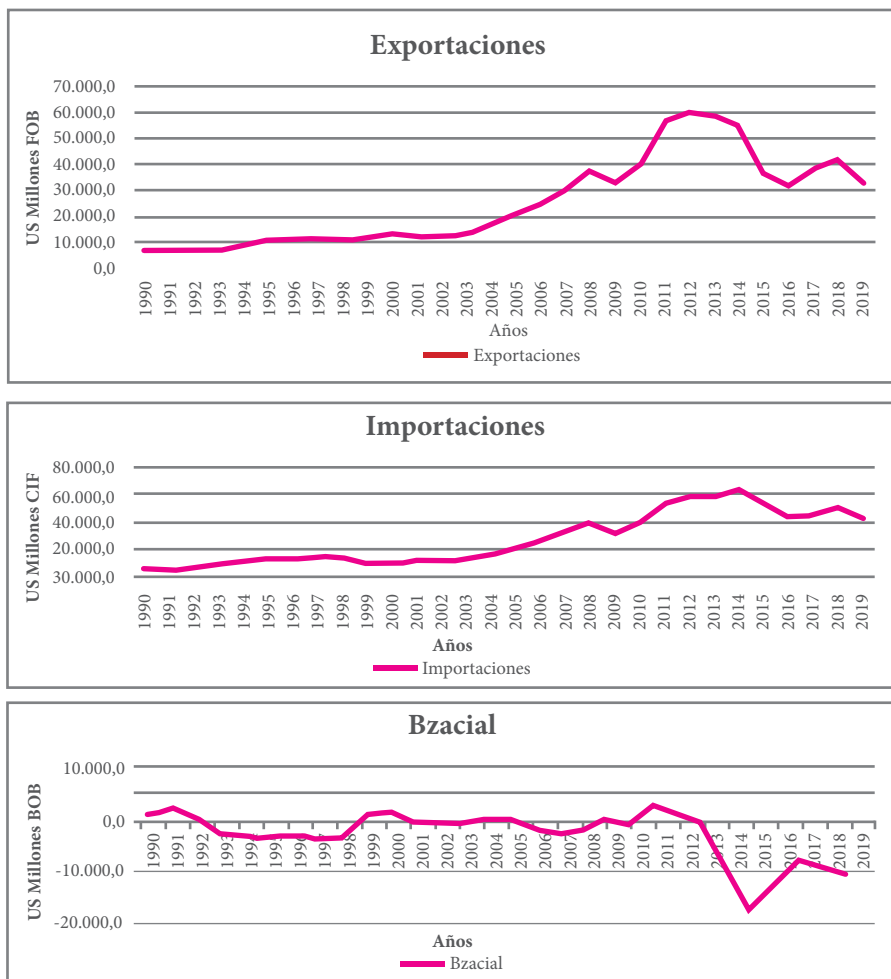
Cuestionarse al respecto de la apertura económica en Colombia si ha tenido un desempeño eficaz durante los últimos 30 años es todo un desafío que despierta el interés principal de este estudio como política pública instaurada en el 1990 la cual, se fundamentó esencialmente como una nueva alternativa de globalización mediante un comercio exterior estructurado, para el fortalecimiento económico; y también, mitigar la deuda externa contraída con el FMI. Por esta razón, los gobiernos de turno comenzaron a firmar

precipitadamente tratados de libre comercio TLC con otros países a partir de su creación. Algunos de carácter bilateral y otros, con grupos económicos internacionales. Hasta el 2019, se han suscrito 16 acuerdos tal como lo menciona el Ministerio de Comercio Exterior (ver tabla 3) con una Balanza Comercial promedio deficitaria y con una tendencia negativa sostenida, sustentada por los volúmenes creciente de las importaciones ocasionadas, según lo muestra la gráfica 1. Por ende, esta situación manifiesta es preocupante teniendo en cuenta que los nuevos acuerdos comerciales a suscribir auguren un futuro incierto con una balanza cada vez más en deterioro, si el Estado no se detiene a revisar los escollos presentados en las actividades de exportación –esenciales para una Balanza Comercial positiva , independientemente que cada TLC alcance características con buenas perspectivas económicas para el país. No obstante, en estos momentos existen cuatro TLC en curso: dos bilaterales (Israel y Japón); y dos grupos de países: uno, sobre el comercio de servicio –Trade in Services Agreement (TiSA) (compuesto por: Canadá, Estados Unidos, México, Costa Rica, Panamá, Colombia, Perú, Chile, Unión Europea (28 países), Islandia, Noruega, Suiza, Liechtenstein, Turquía, Israel, Paquistán, Corea del Sur, Japón, Hong – Kong, Taiwán, Australia, Nueva Zelandia y Mauricio), destacando pundonorosamente en todo estos negocios, el trabajo conjunto que viene realizando la Unión Europea entre 23 delegaciones, en las cuales, Colombia está incluida; y el otro, Alianza del Pacifico, grupo que representa 71 millones de habitante, un PIB per cápita promedio de USD 46.000, que promete un aumento del valor agregado de la oferta exportable, acceso a nuevas tecnología, y inversión extranjera en el país.

Tabla 3.
Cronología de suscripción de Acuerdos Comerciales de Colombia a 2019

Países	Años	Países	Años
CAN	1969	EFTA	2011
Nicaragua	1985	Estados Unidos	2011
Caricom	1994	Venezuela	2011
México	1995	Canadá	2011
Cuba	2001	Alianza del Pacífico	2012
Mercosur	2005	Unión Europea	2013
Chile	2006	Corea del Sur	2016
Triángulo Norte	2009	Costa Rica	2016

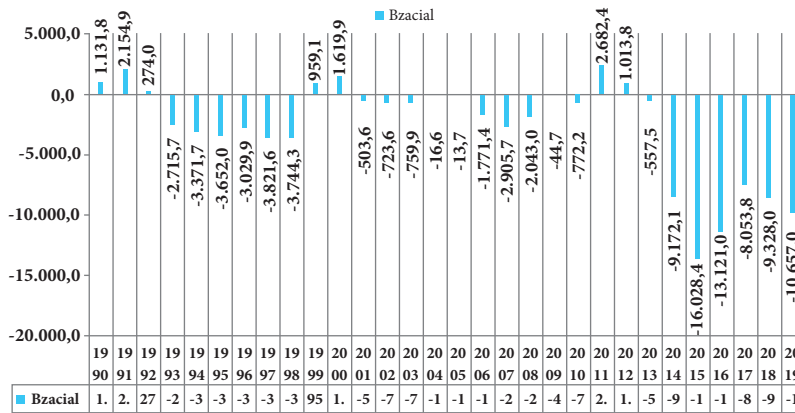
Fuente: Elaboración Propia, recuperado de: <http://www.tlc.gov.co/acuerdos/vigente>



Gráfica 1. Balanza comercial 1990-2019
Fuente: Elaboración Propia, recuperado de: <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticaspor-tema/comercio-internacional/balanza-comercial>

Evolucion de la balanza comercial

Respecto a este tema en particular, es preciso preguntarse: ¿siempre ha experimentado un desempeño económicamente deficitario? La serie que se presenta entre los años 1990-2019 mostró un resultado promedio de \$ -2.967.7 millones por año, logrando un mínimo de \$18.088.4 millones en el año 2015, y un máximo de \$ 2.682.4 millones en el año 2011. Ver gráfica 2



Gráfica 2. Valores Balanza comercial
Fuente: Elaboración Propia.

Este comportamiento deficitario de la cuenta corriente hasta la finalización de 2019, así como lo revela un indicador del Saldos de deuda externa del Banco de la Republica, fue coincidentemente el resultado de la acumulación de saldos negativos en la Balanza Comercial, como consecuencia del crecimiento volátil de algunos recursos naturales muy representativos de estas economías -petróleo, café, carbón, etc.-, de mayor exposición a la crisis financiera que hoy se percibe; aunque percibiéndose al mismo tiempo una participación subyacentes de estos productos en los reintegros de divisas. Tanto es así, que las exportaciones promedias durante estos años, ascendieron a 25.199,7 millones de USD valor FOB mientras las importaciones promedias fueron de 28.167,4 millones de USD valor FOB, muy por encima de las anteriores, generalmente. Además, las concentraciones y desviaciones estadísticas apreciadas en ellas, determinaron oportunidades de este estudio con resultados relevantes presentados en un solo espacio de tiempo, llamando la atención vehemente al investigador. Por ejemplo: en la gráfica No. 2, se pudo observar que el comercio exterior colombiano presenta un panorama muy sui generis durante los últimos once años, porque las importaciones y exportaciones estuvieron en su apogeo con dificultades progresivas aun presentes en la balanza. Estos fenómenos comerciales ameritan un análisis posterior para conocer cuales sectores económicos del país son prominentes para motivar las exportaciones.

Evolucion de las exportaciones

Las exportaciones colombianas crecieron entre los años 1990-2019 cerca de un 80%, versus el crecimiento de las suscripciones de acuerdos comerciales con otros países; empero, durante toda esta trayectoria en los años 1990-1992, 2000, y 2012 pudo a penas sobre pasar las importaciones, siendo el pico más alto de 59.111,7 millones de USD FOB; y el más bajo 5588,8 millones de USD FOB. Ver gráfico No 3.



Gráfica 3. Evolucion exportaciones 1990-2019

Fuente: Elaboración Propia, recuperado de: <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticaspor-tema/comercio-internacional/balanza-comercial>

Evolution de las importaciones

No obstante, las importaciones durante este lapso de tiempo tuvieron casi siempre un crecimiento exponencial del 600.8%, como consecuencia de susceptibles aperturas de nuevos mercados internacionales, ocasionados también por los múltiples TLC suscritos por Colombia con muchos países; sin embargo, durante toda su trayectoria objeto de este estudio, solamente en siete años (1990, 1991, 1992, 1999, 2000, 2011, y 2012), éstas fueron superadas por las exportaciones. Siendo el pico más alto de USD 64.028,9; y el más bajo de USD 5.588,8. Ver gráfico No 4.



Gráfica 4. Evolucion importaciones 1990-2019

Fuente: Elaboración Propia, recuperado de: <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticaspor-tema/comercio-internacional/balanza-comercial>

Desempeño Balanza Comercial por las aduanas en Colombia

Asimismo, durante este mismo lapso de tiempo, la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales DIAN, como entidad gubernamental encargada de controlar y registrar estas operaciones de comercio exterior, de sus 44 oficinas diseminadas geográficamente en todo el país ver tabla No.4.

Tabla 4.
Aduanas en Colombia

Aduanas	Código Aduanas	Aduanas	Código Aduanas
Arauca	34	Neiva	13
Armenia	1	Palmira	15
Barrancabermeja	29	Pamplona	86
Barranquilla	2	Pasto	14
Bucaramanga	4	Pereira	16
Buenaventura	35	Popayan	17
Cali	5	Puerto Asis	46
Cali	88	Puerto Carreño	42
Cartagena	6	Quibdo	18
Cartago	36	Riohacha (Guajira)	25
Cucuta	7	San Andres	27
Florencia	28	Santa Marta	19
Girardot	8	Sincelejo	23
Ibague	9	Sogamoso	26
Inirida	43	Santafe de Bogota	3
Ipiales	37	Tulua	21
Leticia	38	Tumaco	40
Maicao	39	Tunja	20
Manizales	10	Turbo	41
Medellin	11	Valledupar	24
Mitu	45	Villavicencio	22
Monteria	12	Yopal	44

Fuente: *Elaboración Propia, recuperado de: <https://www.dian.gov.co/dian/cifras/Paginas/EstadisticasComEx.aspx>*

Solamente un grupo de diez de éstas presentaron una balanza positiva –teniendo en cuenta la sumatoria de éstas todos los años durante este tiempo-, registrando excepcionalmente El Puerto de Cartagena una participación del 70% de estas operaciones nacionales ver tabla No.5.

Tabla 5.
Balanzas comerciales positivas en Colombia 2008 – 2018

Aduanas	Balanzas comerciales 2018	Ponderados porcentuales
Cartagena	\$ 97.452.563.376.37	69%
Arauca	\$ 517.320.361.45	0%
Ipiales	\$ 2.847.502.138.29	2%
Maicao	\$ 2.160.043.075.65	2%
Manizales	\$ 57.316.953.86	0%
Medellín	\$ 4.583.081.756.60	3%
Riohacha	\$ 21.633.143.194.73	15%
San Andrés	\$ 24.460.682.61	0%
Tumaco	\$ 7.812.284.050.52	6%
Turbo	\$ 4.414.975.949.89	3%
Totales	\$ 141.502.691.539.97	100%

Fuente: Elaboración Propia, recuperado de: <https://www.dian.gov.co/dian/cifras/Paginas/EstadisticasComEx.aspx>

Del cual, el 74% de las exportaciones de este indicador correspondieron a este puerto ver tabla No. 6.

Tabla 6.
Exportaciones en Colombia 2008 - 2018

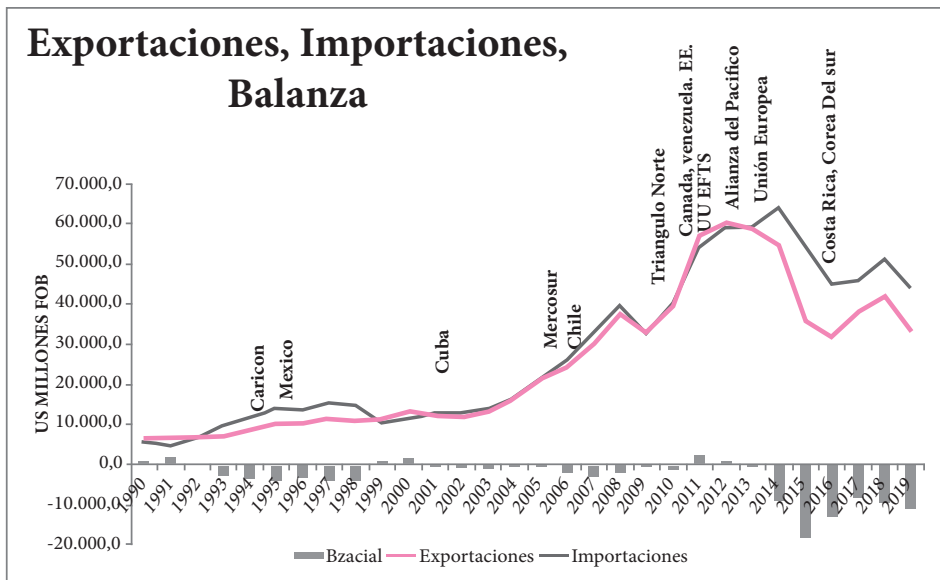
Aduanas	Export 2008-2018	Pond. %
Cartagena	\$ 224.950.534.934.53	74%
Arauca	\$ 540.680.811.53	0%
Ipiales	\$ 9.771.657.495.35	3%
Maicao	\$ 3.277.302.687.88	1%
Manizales	\$ 307.642.754.01	0%
Medellín	\$ 23.876.525.832.51	8%
Riohacha	\$ 28.843.058.803.36	9%
San Andrés	\$ 25.137.841.38	0%
Tumaco	\$ 7.812.284.050.52	3%
Turbo	\$ 6.621.731.942.51	2%
Totales	\$ 306.026.557.153.58	100%

Fuente: Elaboración Propia, recuperado de: <https://www.dian.gov.co/dian/cifras/Paginas/EstadisticasComEx.aspx>

Todo lo anterior, pudo haber sido influenciado por los TLC suscritos por Colombia con países o grupos económicos ubicados geográficamente en Europa, Estados Unidos, y otros países centro americanos, los cuales, podrían ser objeto de estudio del comercio exterior colombiano en otra investigación.

Panorama de las políticas públicas: modernización

En estos momentos el Estado colombiano cuenta con 14 TLC nuevos a partir de la implementación de la apertura económica como política pública, con un crecimiento del comercio exterior sostenible, por el aumento ostensible de las exportaciones e importaciones. Aunque se haya tenido una cultura importadora durante estos últimos treinta años, existe una tendencia en disminuir en ambas fuerzas tal como lo muestra el gráfico No 5, durante los últimos dos años, del plazo observado y materia de este estudio.



Gráfica 5. Comercio total y fechas de entrada en vigencia TLCs

Fuente: elaboración propia, recuperado de: <https://www.dian.gov.co/dian/cifras/Paginas/EstadisticasComEx.aspx>

Conclusiones

Los acuerdos comerciales, en total 16 suscritos por Colombia con otros países observados en este estudio, han sostenido notoriamente la participación ostensible del país en el mercado internacional con un desempeño eficiente; en este sentido, es evidente el aumento significativo de las divisas derivadas de las actividades de importación y exportación, al comparar el número de acuerdos suscritos, y el periodo 1990 - 2019.

Sin embargo, es preocupante las implicaciones presentadas en la balanza de pagos con resultados contable negativos recurrentes durante este periodo, por el desempeño ineficiente que presentan las exportaciones; tanto es así que, los reintegros de divisas generadas por las importaciones son superiores y generalmente constantes; a contrario sensu, los reintegros en las exportaciones resultan bajos, al comparar las cifras anuales manifiestas de cada una de ellas, y el periodo de 1990 – 2019. Situación grave que no cumple con los objetivos inicialmente planteados en esta política pública para responder a la constreñida deuda externa sostenida con el FMI.

No obstante, es espantosa la coyuntura presentada en las balanzas de pagos durante el periodo 2008-2018, como consecuencia de las concentraciones más altas de las importaciones y exportaciones no ocurrida antes, que ocasionaron alarmantes resultados negativos. Sin embargo, este panorama oscuro y déficit para el país, no es igual para todas las regiones, pues el Puerto de Cartagena registra el 70% de las exportaciones del país, al contrastar las cifras relacionadas con éstas, y el ciclo de los últimos 11 años.

Por todo lo anterior, desde una perspectiva hacia afuera del país relacionado con el comercio exterior, es preciso cuestionarse: ¿es indispensable para Colombia seguir suscribiendo nuevos acuerdos comerciales, si con los ya existentes la balanza de pagos no ha tenido resultados positivos esperados? Hay que retomar estos tratados suscritos para estudiar nuevas oportunidades susceptibles, de conformidad con las condiciones preestablecidas entre las partes; y los gobiernos de turnos, establezcan nuevas estrategias con las naciones y grupos económicos suscritos, en materia política y económica objeto de otro estudio.

Con relación al desarrollo económico del país, nace la pregunta ¿existen productos o servicios sustitutos de las exportaciones tradicionales que puedan ser tan competitivos en los mercados internacionales? Revisar el listado de productos potenciales en el mercado nacional y competitividades, así como apostar por los productos relevantes en las agendas productivas que los gobiernos utilizan en sus programas de gobierno es otro desafío que debe ser objeto de un nuevo estudio.

Referencias.

- Albuquerque, F. (2004). *Desarrollo Económico local y Descentralización en América Latina*. Revista CEPAL. No. 82, 158. Obtenido de:
http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/10946/082157171_es.pdf?sequence=1&isAllowed=y.
- Álvarez Mazza, E., & Vega, M. (2011). *Puerto de Aguas Profundas, Plataforma logística regional. Memoria de trabajos de difusión científica y técnica, núm. 9 (2011)*. ISSN 1510-7450, 27-30. Obtenido de:
http://www.um.edu.uy/_upload/_descarga/web_descarga_238_PuertosaguasprofundasPlataformalogsticaregional.-AlvarezMazza-Vega.pdf
- Arias, J., & Gomez, R. (2010). Desarrollo de las concesiones portuarias en Colombia- Sociedades Portuaria Regionales. *Contraloría general de la república*, 46. Obtenido de:
<http://www.contraloria.gov.co/documents/20181/465015/Estudio+de+Puertos.pdf/>
- Capacidad logística y portuaria. (s.f.). 18 de agosto de 2014, Obtenido de:
<http://www.zonafrancapc.co/zonafrancapc/es/porque-invertir-en-cartagena/puerto.php>
- Cartagena, S. P. (2012). *Guardianes de la Bahía*. Revista Pórtico, 17. Obtenido de:
<http://www.puertocartagena.com/sites/default/files/17-2012-II.pdf>
- Castejon Arqued, R. (1990). *Geografía portuaria - 2*. Barcelona: universitat de Barcelona, departament de geografia física i. Pag- 9-11.
- CEPAL. (2006). *Visión Colombia II Centenario 2019, pag.174*. Bogotá. Obtenido de:
http://archivo.cepal.org/pdfs/GuiaProspectiva/visionColombiaIIcentenario_2019comple.pdf
- CONPES 3744. (2013). *Requerimientos para mejorar la calidad de la infraestructura portuaria actual*. Departamento Nacional de Planeación, 30.
- CONPES, 3. (2004). *Agenda interna para productividad y la competitividad*. 2. Bogotá. Obtenido de:
<http://www.mincit.gov.co/loader.php?lServicio=Documentos&lFuncion=verPdf&id=23226&name=InsumosBolivar.pdf&prefijo=file>
- Consejo Privado de Competitividad. (2013). *Infraestructura, transporte y logística*. CPC.

- Bogotá., <http://www.compitem.com.co/>
- Croce, E., Da Costa, M., & Juan Ramón, V. (2002). *Programación financiera Métodos y aplicación al caso Colombia*. Fondo Monetario Internacional. FMI. ISBN 1-55775969-3, 22-25. Obtenido de:
<http://www.imf.org/external/pubs/ft/finpro/esl/pdf/chapter1.pdf>
- DANE. (2017). *Cuentas trimestrales Colombia*. Bogota. Pag. 3,5, 18, y 19. : Boletín Técnico. Comunicación informativa. Obtenido de:
http://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/pib/bol_PIB_Itrim17_oferta_d emanda.pdf
- DIAN, D. y. (2017). *Boletín Técnico Exportaciones - EXPO junio 2017*. Bogotá, D.C. Obtenido de:
https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/exportaciones/bol_exp_jun17.pdf: Boletín Técnico Comunicación informativa (DANE).
- DIMAR. (31 de 12 de 2016). <http://app.dimar.mil.co/zonadescarga/default.aspx>. Recuperado el 07 de 08 de 2017
- DNP. (2006). *Visión Colombia II Centenario 2019. Fundamentar el crecimiento y el desarrollo social en la ciencia, la tecnología y la innovación. Propuesta para discusión*. Departamento Nacional de Planeación. Obtenido de:
https://archivo.cepal.org/pdfs/GuiaProspectiva/visionColombiaIIcentenario _ 2019 comple.pdf
- Elizalde Ángeles, E. (2012). *Macroeconomía*, México. Obtenido de:
<http://www.upg.mx/wpcontent/uploads/2015/10/LIBRO-18-Macroeconomia.pdf>
- Felix, D. (1992). Privatización y retracción del Estado en América Latina. *Revista de la Cepal* 46, 33-51. Obtenido de:
http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/11842/046033051_es.pdf
- FMI. (2002). Programación Financiera. *Fondo Monetario Internacional* ., pág. 242. Obtenido de: <http://www.imf.org/external/pubs/ft/finpro/esl/pdf/chapter7.pdf>.
- Gallegos, C. (2000). *Las tendencias del transporte marítimo y el desarrollo portuario en el Contexto del Comercio Mundial*. Organización de los Estados Americanos [OEA]. Obtenido de: www.oas.org/cip/docs/.../12_tendencias_trasn_maritimo_dloport_doc30_00.doc c, 6 y 7.
- Gaiimo, S. (2015). Un proyecto de interés nacional. *Revista Pórtico* (20), 20-21. Obtenido de: http://www.puertocartagena.com/sites/default/files/portico_20.pdf.

- Gómez Torres, A. (2010). *Análisis estratégico del sector astilleros en Colombia: estudio Desde una perspectiva fluvial*. Universidad Tecnológica de Bolívar.
- Gonzalez Laxe, F. (2000). *Perspectivas de los tráficos marítimos y competitividad portuaria*. Boletín económico de ice 2666, Pág. 15, Obtenido de: http://biblioteca.hegoa.ehu.es/system/ebooks/9675/original/Perspectivas_traficos_maritimos_y_competitividad_portuaria.pdf.
- Guillen R., A. (1994). Bloques regionales y globalización de la economía. *Magazín No. 359. Comercio Exterior* 380-386. Obtenido de: <http://revistas.bancomext.gob.mx/rce/magazines/359/1/RCE1.pdf>.
- Hinojosa, S. (2010). *Un indicador de elegibilidad para seleccionar proyectos de asociaciones Públicas - privadas en infraestructura y servicios*. Banco Interamericana de Desarrollo. Obtenido de: <https://publications.iadb.org/bitstream/handle/11319/6278/Un%20indicador%20de%20elegibilidad%20para%20proyectos%20de%20Asociaciones%20P%3Abablico%20Privadas%20en%20infraestructura%20y%20servicios.pdf?sequence=1&isAllowed=y>.
- Ibarra Pardo, M. (2014). *Las zonas francas: mecanismo indispensable para los nuevos proyectos de Colombia*. Cartagena: Asociación Nacional de Empresarios de Colombia [ANDI]. Obtenido de: <http://proyectos.andi.com.co/czf/Paginas/Eventos.aspx>
- INVÍAS. (2016). *Firmado convenio para el segundo canal de acceso al puerto de Cartagena*. Obtenido de: <https://www.invias.gov.co/index.php/mas/sala/noticias/2525-firmado-convenio-para-el-segundo-canal-de-acceso-al-puerto-de-cartagena>.
- Maza, F., Agámez, A., & Pérez, M. (2015). Pertinencia de la infraestructura de transporte para la competitividad del sector agrícola de la zoned Montes de María: una aproximación. *Revista Unilibre, 10(1)*. Obtenido de: http://www.unilibre.edu.co/cartagena/pdf/investigacion/revistas/Revista_Saber_Ciencia_y_Libertad_ind/Saber_Ciencia_y_Libertad_Indexada_2015_6.pdf#page=162.
- Meisel Roca, A. (2016). Cartagena de Indias y su tierra adentro a fines del siglo XVIII: un Análisis demográfico. *Cuadernos de historia económica y empresarial(42)*. Obtenido de: <https://repositorio.banrep.gov.co/handle/20.500.12134/6551>
- Ministerio de Comercio, Industria y Turismo [MinCIT]. (2021). *Comercio exterior colombiano: seguimiento a los acuerdos comerciales*. Oficina de Estudios Económicos. Obtenido de: <https://www.mincit.gov.co/CMSPages/GetFile.aspx?guid=8c968447->

f866-453c-8be5-0480df7e624f

- Montaño, J. (26 de agosto de 2016). La puja por Varadero en Cartagena, un canal en proyecto. *El Tiempo*. Obtenido de <https://www.eltiempo.com/colombia/otras-ciudades/la-puja-por-varadero-en-cartagena-un-canal-en-proyecto-29347>
- Morelos, J., Fontalvo, T., & de la Hoz, E. (2012). Análisis de los indicadores financieros en las sociedades portuarias de Colombia. *Entramado*, 8(1), 14-26. Obtenido de : <https://www.redalyc.org/pdf/2654/265424601002.pdf>
- Ocampo, J., & Villar, L. (1992). Trayectoria y vicisitudes de la apertura económica colombiana. *Pensamiento Iberoamericano*(21), 165-186.
- Ochoa, A. (2012). Cartagena tiene mucho porvenir. *Revista Pórtico*(17), 22-23. Obtenido de: <https://www.puertocartagena.com/sites/default/files/17-2012-II.pdf>
- Olano, H. (2005). Concepto INALDE Observaciones 2019. *INALDE. Universidad de la Sabana*, 16-17.
- Organización Puerto de Cartagena. (2016). *Plataforma logística y portuaria del Caribe*. Obtenido de: <http://www.puertocartagena.com/es/bahia-de-cartagena/canal-de-acceso-y-canalalternativo>
- Pampillón, R. (1998). Los procesos de privatización en América Latina de la sustitución de importaciones a la eficiencia productiva. *Información Comercial Española, ICE: Revista de Economía*(772), 73-87.
- Portico, R. (2015). Un mejor acceso. *Revista Pórtico*, 20. Obtenido de: http://www.puertocartagena.com/sites/default/files/portico_20.pdf.
- Rico, V., & Novoa, L. (2015). Análisis prospectivo de la responsabilidad social en el talento humano: Caso: empresas del sector petroquímico y plástico de empresas del sector petroquímico y plástico de Cartagena. *Desarrollo Regional y Competitividad*, IV(4), 33-55. Obtenido de: <https://issuu.com/luisnovoabuitrago/docs/cuarta-edicion-revista-desarrollo->
- Rúa, C. (2006). Los puertos en el transporte marítimo. Universitat Politècnica de Catalunya, Instituto de Organización y Control de Sistemas Industriales. Obtenido de: <https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/289/8.%20Rua.pdf>
- Sánchez, R. & Rozas, P., (2004). Desarrollo de infraestructura, y crecimiento económico: revisión conceptual. *Recursos Naturales e Infraestructura* (75). Obtenido de: https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/6441/1/S048642_es.pdf

- Sierra Reyes, P. (2017). DIAN. *Avance de Comercio Exterior* No. 654, 6, Obtenido de: http://www.dian.gov.co/descargas/cifrasyg/archivospdf/2017/Avance_Comercio_Exterior_654_Julio_27_2017.pdf.
- Stiglitz, J. (2002). *El malestar en la globalización*. Madrid: Taurus.
- Stiglitz, J. (2010). *El malestar en la globalización*. New York: Taurus.
- Superintendencia de Puertos y Transportes. (2015). *1991-1999: líder del cambio del sistema portuario y del comercio marítimo en Colombia*.
- Trujillo, S., & Goldenberg, J. (2005). *Visión Colombia II Centenario*. Obtenido de: http://www.comlink.com.co/portal/images/stories/Normatividad/Vision_Colombia_2019/VisionColombia_Introduccion.pdf.
- UNCTAD. (2015). *Informe sobre el transporte marítimo 2015*. New York, Ginebra. Obtenido de : https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2015_es.pdf
- Viloria, J. (2006). Ciudades portuarias del Caribe colombiano: propuestas para competir en una economía globalizada. *Documentos de Trabajo Sobre Economía Regional y Urbana*(80). Obtenido de: <https://repositorio.banrep.gov.co/handle/20.500.12134/3010>
- Weigend, G. (1958). Some Elements in the Study of Port Geography. *Geographical Review*, 48(2), 185-200.