

## Capítulo 9

# Comercio internacional y asuntos marítimos en Colombia\*

DOI: <https://doi.org/10.25062/9786287602083.09>

Luis Hernando Osorio Dussán

David Felipe Osorio Méndez

Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto"

Luis Renato Amórtegui Rodríguez

Universidad Complutense de Madrid

**Resumen:** Las relaciones internacionales y el comercio marítimo están directamente relacionados. Muchos elementos teóricos se evidencian en el mundo real de la economía, dando cabida a la globalización, que permite que Estados democráticos modernos interactúen en el marco del sistema internacional, desarrollando el sector comercial y los mercados de los diferentes países. Este capítulo aborda dicha discusión, tratando de explicar las relaciones entre los asuntos marítimos y las relaciones internacionales. Para ello, busca construir el contexto alrededor de los dieciocho tratados comerciales de Colombia, vinculantes legales orientados a reducir las barreras arancelarias y, así, facilitar el ingreso de bienes y servicios al mercado de los firmantes. Entre las aristas discutidas, se incluye que, como país bioceánico, con bondades naturales biodiversas y una excelsa ubicación geoestratégica, Colombia presenta grandes oportunidades productivas y comerciales, despertando especial interés comercial sobre los asuntos marítimos, materializados en los intereses marítimos colombianos.

**Palabras clave:** Colombia, comercio marítimo, globalización, intereses marítimos, tratados de libre comercio.

---

\* Este capítulo presenta los resultados del proyecto de investigación "El poder marítimo como fundamento estratégico del desarrollo de la Nación", del grupo de investigación "Masa Crítica", de la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto", categorizado como A1 por MinCiencias y con código de registro COL0123247. Los puntos de vista pertenecen a los autores y no reflejan necesariamente los de las instituciones participantes.

### Luis Hernando Osorio Dussán

Capitán de Navío (R), magíster en Seguridad y Defensa Nacionales y docente investigador de la Escuela Superior de Guerra “Rafael Reyes Prieto”. Economista con Especialización en Formulación y Evaluación de Proyectos de Inversión y Gerencia.

### David Felipe Osorio Méndez

Magíster en Estrategia y Geopolítica de la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”, profesional en Gobierno y Relaciones Internacionales de la Universidad Externado de Colombia.

### Luis Renato Amórtegui Rodríguez

Magíster en Estrategia y Geopolítica, magíster en Administración de Negocios, magíster en Planificación y Administración del Desarrollo Regional. Economista, becario del Center for Hemispheric Defense Studies “William Perry” en Washington, D.C. y doctorando en Ciencias Políticas y Administración y Relaciones Internacionales de la Universidad Complutense de Madrid.

**Citación APA:** Osorio Dussán, L. H., Osorio Méndez, D. F. & Amórtegui Rodríguez, L. R. (2022). Comercio internacional y asuntos marítimos en Colombia. En S. Rivera-Páez & J. R. Espinel Bermúdez (Eds.), *Asuntos marítimos y relaciones internacionales* (pp. 305-340). Sello Editorial ESDEG. <https://doi.org/10.25062/9786287602083.09>

## **ASUNTOS MARÍTIMOS Y RELACIONES INTERNACIONALES**

ISBN impreso: 978-628-7602-07-6

ISBN digital: 978-628-7602-08-3

DOI: <https://doi.org/10.25062/9786287602083>

### **Colección Estrategia, Geopolítica y Cultura**

Sello Editorial ESDEG

Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes prieto”

Bogotá D.C., Colombia

2022



## Introducción

Las relaciones internacionales son una condición fundamental para el desarrollo del comercio, pues no hay ningún país autosuficiente, que no necesite del apoyo de otros. Incluso los más desarrollados e industrializados demandan recursos, de los cuales requiere por cualquier circunstancia. Así, mediante la suscripción de acuerdos y convenios, se fomenta el intercambio comercial.

La actividad comercial es tan antigua como la misma civilización, y, más que compartir excedentes, su objetivo es obtener de ellos un beneficio mutuo, lo cual ha sido percibido por las comunidades a través de tiempo. La visión de las naciones hacia otros horizontes donde se intercambiaron bienes en procura de satisfacer sus necesidades contribuyó a desarrollar el comercio marítimo. De esta forma, la construcción naval y la navegación representaron sendas actividades que trazaron el destino de la riqueza y el poder político y económico de algunas sociedades antiguas y modernas (talasocracias).

En tiempos modernos, el pensador americano Alfred Mahan presentó el concepto de *poder marítimo*, en el cual el principal instrumento de política correspondía al comercio. “La visión de A. Mahan comprendía la civilización marítima como la civilización comercial, teniendo en cuenta que por medio del comercio debe aplicarse la política exterior” (Féodorova, 2013). Además, recientemente el pensador Geoffrey Till (2007) escribió que uno de los atributos de los mares y océanos es ser un medio de transporte e intercambio, pues cerca del 90 % del comercio mundial en volumen se conduce hoy por vía marítima.

En este contexto, la apertura e internalización económica ha representado una relativa modernización de las economías, dado que los bienes y los servicios compiten en un mercado más amplio e integrado. La globalización como fenómeno refiere, entonces, a la creciente integración de las economías de todo el mundo, en

especial a través del comercio y los flujos financieros. Empero, el fenómeno también profundizó la concentración del poder económico, generó mayor desigualdad en la distribución del ingreso y los términos de intercambio, limitando, además, las opciones de política económica de los Estados.

En este sentido, los tratados y convenios comerciales entre países han generado una mutua transparencia y un mayor dinamismo comercial; por lo tanto, la necesidad de movilizar a menores costos el producto de su negociación direccionó la mirada hacia el modo marítimo, por ser el más expedito, menos costoso y cuya cobertura en cada rincón del mundo globalizado se volvió imprescindible. Hoy, los buques mercantes transportan el 90 % del comercio mundial, generando un sistema de tráfico marítimo complementario a otros asuntos marítimos.

La figura del Tratado de Libre Comercio (TLC), como un acuerdo comercial vinculante establecido y suscrito por dos o más países, logra en primera instancia reducir los aranceles u otras barreras administrativas no arancelarias, permitiendo a cada país el ingreso de los productos del otro firmante, de manera expedita, profundizando la integración de sus mercados. La ampliación de los mercados es una vitrina en la que la movilización de grandes volúmenes de comercio y el dinamismo de los servicios y el capital involucra elementos propios del sector de la economía marítima.

Colombia tiene vigentes dieciocho tratados comerciales, que le han permitido incrementar el intercambio comercial. Como país bioceánico y geoestratégicamente ubicado, presenta importantes ventajas comparativas y competitivas para fortalecer el comercio; sin embargo, las dificultades estructurales de la economía y la exportación de *commodities* han mermado el interés por la producción y exportación de manufacturados, generadores de valor agregado. El desarrollo de políticas públicas para interconectar al país hacia el sistema portuario y, a su vez, conectarlo con el sistema del comercio marítimo, despierta un gran interés por las grandes oportunidades que ofrecen los asuntos marítimos y su funcionalidad para los tratados dentro el comercio bilateral, regional y global.

## Comercio internacional: hacia el desarrollo de los asuntos marítimos

*Comercio*, término tan común en el lenguaje cotidiano mundial, según la RAE (2020), proviene del latín *commercium*, que significa 'compra y venta de mercancía', a la vez se deriva de las palabras *merx* y *mercis*, que significan 'mercancía'.

Por simple definición, es una actividad socioeconómica referida al intercambio de bienes y servicios, sean para su uso, venta o transformación; y en su transacción se cambian por otra de igual valor, por lo general a través del mercado; en la práctica, ha evolucionado según el momento de la historia; siendo preciso no desligar la importancia del sector comercio con el desarrollo, el empleo y los principales indicadores económicos y sociales del mundo.

Como actividad económica, el comercio es intermediario entre productores y consumidores porque es la demanda la que jalona la producción y, en consecuencia, el encadenamiento de insumos, del sector primario y de los servicios. Por lo tanto, se basa en el intercambio y transporte de bienes y servicios entre diversas personas o naciones.

Al mencionarse el comercio entre naciones, este se refiere al comercio internacional, en que una persona o empresa produce en su país de origen y luego exporta un producto final, bien intermedio, insumo o componente a un consumidor en un país diferente formando segmentos de cadenas de valor globales, cuya participación en cada nación es determinante en cuanto a los valores agregados a la producción y posterior consumo y comercio (Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos [OCDE], 2021). La participación de las naciones en el comercio mundial ha generado una red ilimitada hacia un comercio global. Por lo tanto, la internacionalización de las empresas en el comercio actual, es el resultado de las transformaciones vertiginosas del mundo en la globalización<sup>1</sup> como un hecho irreversible, donde cobra cada vez más importancia el comercio internacional, el producto y el crecimiento de la riqueza mundial y de cada nación.

Se estima que el comercio actual global, a pesar de la caída entre el 13 y el 32% (Organización Mundial del Comercio [OMC], 2020) por diversas causas como la pandemia, la contracción del mercado, y los conflictos económicos y tecnológicos de las grandes economías, alcanzó un valor en el 2020 por las exportaciones de bienes y servicios mundial de 24,9 billones de dólares y, por las importaciones, de cerca de 22,8 billones (OMC, 2020a), teniendo como referencia que la producción global o PIB,<sup>2</sup> fue de 84,7 billones (Banco Mundial, 2020).

<sup>1</sup> La globalización corresponde a un "fenómeno que desencadena procesos económicos, tecnológicos, políticos y culturales a escala planetaria. La clave es la intercomunicación instantánea y, a su vez, la interdependencia entre los diferentes Estados del mundo que conectan sus mercados, sociedades y culturas mediante transformaciones de carácter global" (Innovación en Formación Profesional, 2022); sin embargo Molano en (Copleelli, 2018) determina que "Esta expresión se aplica a la creciente interdependencia entre la producción, el mercado, el comercio y las finanzas, y a la alta participación de las economías nacionales en un sistema internacional" (s.p.).

<sup>2</sup> PIB o producto interno bruto corresponde al valor monetario (usualmente en USD) de todos los bienes y servicios finales producidos dentro de un territorio durante un periodo determinado, normalmente un año.

Es cierto que el comercio se vale del sector transporte para gestionar su propósito mediante el medio marítimo, aéreo, terrestre, fluvial, férreo, inter o multimodal, etc.; cada uno de estos sistemas son básicos y complementarios del sector terciario de la economía, según la característica requerida para la movilidad del producto: rapidez, capacidad, seguridad o costo; o el propósito del bien movilizado; la naturaleza y tipo de producto; empaque o embalaje; peso, dimensiones y volumen total. En estas condiciones, “la Organización Marítima Internacional (OMI) menciona que actualmente existen alrededor de 50 mil buques mercantes registrados en más de 150 naciones del orbe que transportan una carga que equivale a más del 90 % del comercio mundial” (Escudero, 2020). Pero, el sector comercio no solo presenta una relación de gestión con el transporte marítimo, existen otros medios complementarios indispensables en su participación, como son los puertos.

El comercio también incluye, dentro de su dinámica transaccional de bienes, otros asuntos marítimos comerciados, que se desprenden entre varias taxonomías de los intereses marítimos de una nación, específicamente los intereses marítimos colombianos<sup>3</sup> (IMC), los cuales presenta la Comisión Colombiana del Océano. Es preciso señalar algunos de aquellos intereses, cuya acción se refiere al desarrollo económico, como el transporte y comercio (infraestructura portuaria), la industria naval, la minería, la pesca y la acuicultura.

## Evolución del comercio, una mirada hacia atrás

En retrospectiva, el comercio aparece desde las primeras civilizaciones, donde se realizaba el intercambio mediante trueque sobre los excedentes de los bienes, lo cual satisfizo las necesidades de las comunidades y civilizaciones; siglos después surgió elementos representativos como la moneda acuñada, el dinero, las ferias, el sistema feudal, la banca, y en especial las rutas comerciales fluviales, costeras y transcontinentales, de ahí, nacen sistemas como el mercantilismo, que evolucionó después hacia el capitalismo, fenómeno que convirtió al comercio en una de las mayores fuentes de riqueza; asimismo, el desarrollo tecnológico trajo consigo en

<sup>3</sup> IMC corresponden a “las oportunidades, necesidades y beneficios en torno al territorio marítimo y su zona costera, que permiten generar desarrollo a partir de la implementación de políticas estatales de preservación, conservación, administración y utilización sostenible”, y corresponden a: 1) talento humano y comunidad marítima, 2) soberanía e integridad del territorio marítimo nacional, 3) infraestructura para el aseguramiento, la integridad, el orden marítimo y el Estado de derecho en el mar, 4) seguridad integral marítima y fluvial (SIMF), 5) transporte y comercio marítimo, 6) turismo marítimo y recreación, 7) industria naval y marítima, 8) minería marina y submarina, 9) pesca y acuicultura, 10) conectividad por el mar, 11) salud pública y bioseguridad marina, 12) ordenamiento marino-costero, 13) gobernanza oceánica, 14) recursos ambientales marino-costeros, 15) cultura marítima, 16) educación marítima, 17) investigación científica, tecnológica y de innovación, 18) patrimonio cultural sumergido (Ramírez et al., 2021).

la edad moderna las revoluciones industriales y la creación de organismos multilaterales, así como reglas, acuerdos y tratados entre países. Hasta la evolución económica actual en el trasfondo de la globalización y en que la tecnología de la información, las comunicaciones y el transporte, especialmente el transporte marítimo, han sido protagonistas del crecimiento mundial del comercio internacional.

El relacionamiento de la humanidad sobrevino de la mano con el intercambio y el comercio muchos siglos atrás, las necesidades básicas del hombre instigaron a la figura del comercio para satisfacerlas y entre otros motivos porque generaba riquezas, por demás expandió y traspaso fronteras cuando la misma condición de supervivencia lo indujo al éxodo, a las migraciones y los desplazamientos; de ahí que surgió, el comercio "internacional" por vía terrestre y marítima. Al mismo tiempo, la usanza era que en el comercio en principio se utilizara el trueque de los excedentes, como ha sido evidencia de los pueblos de la Antigüedad, fenicios, egipcios, griegos, romanos etc. Posteriormente, en las comunidades feudales y en particular las talasocracias y ciudades marineras del renacimiento, soportaban su constructo de poder en el comercio, la disputa de riquezas y el dominio de rutas marítimas; por lo tanto, el comercio internacional se gestó con el tráfico de especies, minerales y piedras preciosas, apoyados en el transporte y mercaderes o comerciante.

Entre los siglos XVI y XVIII, con la tecnología y el diseño de embarcaciones, técnicas de navegación e instrumentos, se descubrió América, se llegó al Asia, se bordeó África y fue una primera era globalizada para el comercio, pero fue la Revolución Industrial del siglo XIX cuando se expandió el comercio. Jeremy Bentham<sup>4</sup> fue el promotor del comercio internacional hacia 1780 (UTEL, 2017) y justificado en el empuje de las innovaciones de la Revolución Industrial (motor a vapor, medios de transporte y masiva producción), posibilitó el transporte transcontinental, transformando los medios de producción y las economías lugareñas. Con el comercio internacional nacieron los mercados internacionales y la interdependencia entre los países, tanto en sus formas de producción como en la asignación de recursos (que y cuanto producir de cada bien), cada país se especializó en aquellas actividades en las que presentaba ventajas comparativas.

La Revolución Industrial logró expandir el comercio a una escala continental e intercontinental; con ello, se transformaron las estructuras, los sistemas y las formas de producción en cada país y en cada área económica existente en el mundo. Cambió no solo el ámbito económico, sino también el ámbito político, social y cultural de los pueblos, sin contar la estrategia y la guerra.

<sup>4</sup> Jeremy Bentham (1748-1832) filósofo, economista, pensador y escritor inglés, padre del utilitarismo.

Además de la invención del vapor, que revolucionó el comercio, sobrevino la refrigeración y el transporte de perecederos a través del mundo; el cable submarino y el telégrafo, antes de entrar al siglo XX. Posteriormente, en los Estados Unidos nació el modo de industria y comercialización caracterizado por la producción en serie, fabricando en grandes lotes y cantidades de maquinarias, equipos y bienes de consumo durable a precios accesibles para las familias (electrodomésticos, máquinas de coser, de escribir, radios, teléfonos, etc.), cambiando así las costumbres y la cultura de la población mundial, pero también los mecanismos de comercialización y transporte. Este modo masificó la producción, lo cual significó cambiar la infraestructura productiva, las cadenas de abastecimiento y producción, que se potencializaron con la incorporación de insumos como el acero, el caucho y el petróleo.

Otra mutación en el comercio sobrevino con las economías de escala,<sup>5</sup> en que pocas plantas abastecían el mercado mundial a bajos costos, significó de hecho un cambio en la logística de distribución y comercialización, siendo los medios de transporte esenciales en esta dinámica. Por lo tanto, la masificación afectó la producción doméstica artesanal, pero por demás en materia laboral surgió el concepto de la división del trabajo que propició cambios sociales y políticos.

Primero fue Europa, luego los Estados Unidos de América y posteriormente Asia, que pujaron hacia el desarrollo industrial, el comercio, y por lo tanto, su crecimiento con base en circunstancias como lo describe el Informe de Comercio Mundial del 2013 (OMC, 2013a):

... desde mediados del siglo XIX, la población mundial se ha multiplicado aproximadamente por 6, la producción mundial por 60 y el comercio mundial por más de 140 (Maddison, 2008a). Este círculo virtuoso de intensificación de la integración y aumento del crecimiento es lo que ahora conocemos como globalización. (p. 46)

Con la competencia del gran mercado global, los costos y precios de bienes y servicios han sido un dogma; por lo tanto, las grandes industrias, con sus economías de escala, se convierten en empresas multinacionales en las cuales se capitalizaron la producción<sup>6</sup> y el comercio mundial. En contraposición a esta situación

<sup>5</sup> La economía de escala corresponde a un Estado en que una empresa reduce sus gastos de producción al expandir su capacidad instalada o activos fijos, esto significa que cuanto más se producen unidades en dicho activo, el coste que tiene la empresa por fabricar un producto es menor.

<sup>6</sup> Capitalización de la producción corresponde a que las empresas que desean aumentar los ingresos reinvierten parte de sus ganancias en activos a largo plazo. Por lo tanto, el valor real de la propiedad de la empresa crece.

apareció el proteccionismo y por ende la intervención estatal en la actividad económica y comercial, caracterizando así los bloques de países según su desarrollo, evidenciados especialmente después de las grandes guerras que fue cuando más se dinamizó el comercio, y cuando los países rezagados en su desarrollo industrial contemplaron la sustitución de importaciones en la explotación y exportación de materias primas básicas. Los grandes cambios industriales en países asiáticos y la demanda global, determinaron la masificación de la producción y distribución de bienes en el mundo, robusteciendo el proceso globalizador y su dispersión. Por lo tanto, ante ello surge la necesidad de movilizar los productos finales e insumos. El transporte marítimo se ha convertido parte integral del mundo global, y hoy corresponde a un especializado sistema de redes de embarcaciones especializadas, puertos que visitan e infraestructura de transporte desde las fábricas hasta las terminales, centros de distribución y mercados.

En la globalización, las empresas y su actividad económica hace que la competencia sea dirimida principalmente por las ventajas competitivas; la apertura a las economías de los países permitió el flujo de bienes, servicios y capitales, influyendo en la desregularización de mercados (insumos, bienes finales, servicios, comunicaciones, transportes, laborales, de capitales, etc.) y donde la preocupación, incluso hoy, radica en los costos de transporte y otros riesgos políticos y sociales de cada región.

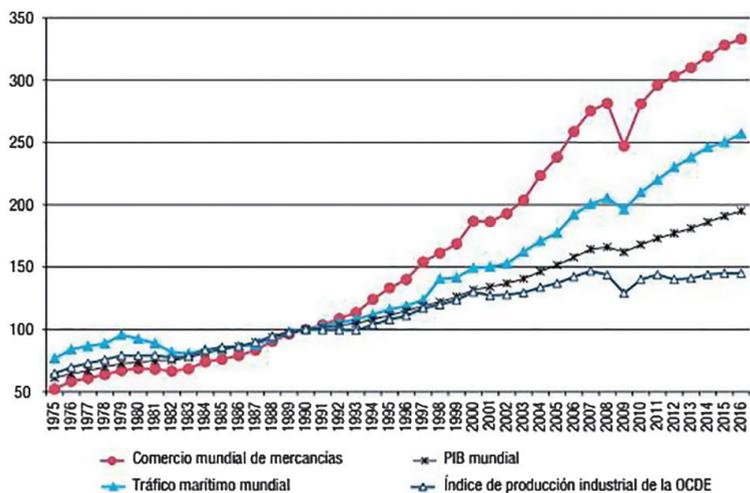
Si bien al inicio del Siglo XX, Gran Bretaña y otros países desarrollados del momento mantenían sus colonias como proveedores de insumos y comercio sin restricción, además, los préstamos solicitados por Europa a los Estados Unidos y las Grandes Guerras determinaron la intervención estatal de sus economías. Los desequilibrios y fragilidades en sus economías las guerras y la Gran Depresión de 1929 afectó todo el mundo económico y político, "la inseguridad política, que propició la aparición del extremismo político, la quiebra de la seguridad colectiva, una carrera armamentística, y en último extremo, el estallido de la Segunda Guerra Mundial" (OMC, 2013a, p. 52). Posterior a ello, se crearon instituciones económicas multilaterales conocidas como Bretton Woods incluyendo al Fondo Monetario Internacional (FMI), Banco Mundial (BM) y Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT), este último sustituido por la Organización Mundial del Comercio (OMC) en 1995.

De hecho, el crecimiento exponencial del comercio internacional se evidenció en la segunda mitad del siglo XX en razón a pactos, convenios y tratados entre los países, especialmente entre los más desarrollados, y que a causa del crecimiento

poblacional se incrementó la demanda mundial y por consiguiente aumento la producción, dados los avances de la tecnología y, por lo tanto, de la logística en el intercambio comercial. Pero es en el presente siglo XXI, con un avasallador devenir de la tecnología cuando más se ha promovido el comercio internacional, que abrazando al capitalismo y la globalización se convierte en un mecanismo *sine qua non* en el entramado global de las relaciones comerciales. El crecimiento mundial (PIB) dinamizado por el transporte marítimo internacional determina que el comercio es el motor del crecimiento de la economía global.

En la figura 1 se presenta el índice de producción industrial de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), y los índices mundiales de crecimiento del PIB, comercio de mercancías y el tráfico marítimo entre 1975 y 2016 (Base 100 en 1990), lo cual evidencia una correlación creciente entre los índices especialmente a partir de 1990, y en el que el crecimiento y la demanda del transporte marítimo han dependido de la economía y el comercio mundial.

**Figura 1.** Tendencia del comercio de mercancías, producto interno bruto mundial y tráfico marítimo mundial



Fuentes: Cálculos de la secretaría de la UNCTAD, basados en OECD, 2017; United Nations, 2017; UNCTAD, *Informe sobre el transporte marítimo*, varios números y World Trade Organization, 2012.

Nota: Los índices se han calculado sobre la base del PIB y el comercio de mercancías en dólares, y el tráfico marítimo en toneladas métricas.

Fuente: UNCTAD (2017).

## *El comercio y la pandemia COVID-19*

La pandemia COVID-19 marcó un hito en el historia sanitaria, económica y política global. Respecto al comercio, su incidencia no estuvo ajena a la afectación por las medidas particulares de cada nación, caracterizadas por cierres, aislamientos, confinamientos y cuarentenas de sus pobladores y, por lo tanto, de su actividad laboral que determinó una ralentización de la economía ante la disminución de la oferta y demanda. Según la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD, por sus siglas en inglés, 2020), se registró un descenso del comercio marítimo mundial de casi el 10 %, con la interrupción de operaciones marítimas y el cierre de puertos se ralentizaron las cadenas productivas y de distribución global de insumos y finales, generando un tsunami a las economías. Fue imperativa la necesidad de mantener operativas las redes logísticas y de transporte, apertura de las fronteras y facilitar el flujo de bienes y servicios, al tiempo que se buscaba controlar la propagación del COVID-19.

El comercio de mercancías en dólares nominales disminuyó en el 2020 el 8 %, y las exportaciones de servicios comerciales se redujeron el 20 %. Aunque se previó un aumento del volumen del comercio mundial de mercancías del 8,0 % en el 2021, después de haber disminuido el 5,3 % en el 2020 —una cifra menor de la prevista luego de superada la peor crisis de la pandemia—, se espera el despertar del mundo económico y comercial a partir de la segunda década del presente siglo.

Las previsiones de la OMC determinaron una disminución del volumen del comercio mundial de mercancías del 9,2 % para el 2020, seguida de un aumento del 7,2 % en el 2021 (OMC, 2020a), más sin embargo el crecimiento global (PIB) disminuyó más de lo previsto en el 2020, el descenso del PIB fue de -4,8 %, pero se prevé que el crecimiento del PIB sea del 4,9 % en el 2021. Según la UNCTAD (2020) y en correlación a lo dicho, el volumen del comercio marítimo creció 0,5 % en el 2019, esto equivalente a 11.080 millones de toneladas en el 2019, evidenciando también que el crecimiento el tráfico portuario mundial de contenedores cayó al 2 %. “A comienzos del 2020, la flota mundial total contaba con 98.140 buques mercantes con un arqueado bruto igual o superior a 100 toneladas brutas, lo que equivale a una capacidad de 2060 millones de toneladas de peso muerto”. En otra circunstancia, los puertos más grandes obtuvieron mayor rendimiento y conectividad, a pesar de los cambios obligados del mercado del transporte, resaltando además la problemática de altos costos de fletes por los desequilibrios en el mercado de contenedores (UNCTAD, 2020).

## Globalización y comercio internacional

El fenómeno de la globalización en su concepto vigente, proviene de mediados del siglo pasado, cuando comienza a expandirse el mercado mundial bajo el protagonismo de una sociedad capitalista occidental, al mismo tiempo aparece la tecnología de las comunicaciones y la automatización para gestionar la información masiva, dando lugar a la aparición de conceptos económicos y de la producción como *justo a tiempo*, *lean production*, *descentralización*, *sistemas de producción flexibles* y *de producción sobre demanda*, etc., hasta llegar más recientemente a conceptos que ha incorporado la Revolución Industrial 4.0<sup>7</sup> e incluso la logística 4.0<sup>8</sup> (Internet de las cosas, robotización, inteligencia artificial y blockchain, entre otros), favoreciendo la reducción de costos y la competitividad empresarial global.

Pero el avance más sorprendente de la globalización actual apareció con la ampliación de la Unión Europea y la integración de mercados y moneda, con excepciones incluso del reciente Brexit. Por lo demás, la implosión soviética de los años noventa favoreció a la multiplicación del transporte, bienes y servicios, así como la movilidad de gentes, no solo como consecuencia de migraciones e incluso negocios, sino también por el crecimiento de la industria del turismo internacional, y se reitera la razón de dicha movilidad alimentada por factores tecnológicos generadores de baja en los costos y por la rapidez de las comunicaciones y el transporte.

Para Mochon (2006), la tercera ola de globalización, después de las del siglo XV, y la primera Revolución Industrial, ha sido liderada por el bloque hegemónico de los países del anillo Pacífico en los meridianos asiáticos. Consecuencia de la finalización de las guerras intermediadas, la presencia de la industrialización a bajo costo, la masificación de la electrónica y la revolución cultural, determinaron un desplazamiento del eje geoeconómico del Atlántico al Pacífico, como los indicadores de las economías globalizadas especialmente en cuanto al intercambio comercial, lo han expuesto.

<sup>7</sup> La Industria 4.0 o Revolución Industrial 4.0 (4RI) se caracteriza por el uso de sistemas físicos y cibernéticos. Según (Blanco-Frontodona y Poveda, 2017), significa que "los sensores, las máquinas, los componentes y los sistemas informáticos estarían conectados a lo largo de la cadena de valor, más allá de los límites de las empresas individuales. Estos sistemas conectados podrían interactuar entre ellos usando protocolos estándar basados en Internet y analizar los datos para prever errores, configurarse ellos mismos y adaptarse a posibles cambios. Dicho de otro modo, las tecnologías digitales permiten la vinculación del mundo físico (dispositivos, materiales, productos, maquinaria e instalaciones) con el digital (sistemas)".

<sup>8</sup> La logística 4.0 ligada a la 4RI, corresponde al nexo de la cadena de abastecimientos con las nuevas tecnologías y la mejora que, en los problemas tradicionales asociados, pueden aportar resultados, el Blog de Logística del IMF Business School señala que la logística 4.0 pretende una comunicación directa entre las instalaciones, los productos, las personas, la logística y las máquinas.

Según describe Henry Cancelado (2019), el desarrollo de las economías globalizadas se ha realizado mediante la expansión de un entramado de redes mundiales, tanto financieras como comerciales, generándose esa interdependencia dentro de la sociedad global, en que pervive una revolución comercial determinando cambios estructurales en sociedades cerradas frente a la presencia y desarrollos comunicacionales y tecnológicos.

La globalización se intensificó cuatro décadas atrás ante el avance del transporte y la tecnología, dando facilidad al movimiento de bienes, servicios, capitales, información y personas por el mundo. Además del crecimiento en la aviación comercial, el ingente avance de la industria marítima, el comercio marítimo con la estandarización de los contenedores de transporte y la incorporación de Internet que permitió la conexión de los países en tiempo real, igual que la data y la toma de decisiones en negocios y comercio. Como consecuencia de ello, las políticas neoliberales al finalizar el siglo XX permitieron la reducción de barreras al comercio, y por ende la apertura al exterior de la mayoría de las economías.

En este sentido, existe un estrecho hilo conductor entre la globalización y el comercio internacional, habida cuenta que gracias a ella, no solo se presenta el intercambio de bienes y servicios, sino también de ideas y culturas entre naciones. De los tipos de globalización — económica, política, cultural y tecnológica— la más avanzada es la primera, gracias a un comercio liberalizado y cada vez más internacional. Los países han eliminado barreras como los aranceles y han firmado acuerdos comerciales para integrarse económicamente. Al mismo tiempo, las multinacionales trasladan su actividad a otros países para ahorrar costes, un fenómeno que se conoce como deslocalización.

Ahora bien, ninguna nación tiene satisfecha la totalidad de sus necesidades ni los recursos para ello. Las comunicaciones, mediante herramientas dadas en torno a una revolución industrial 4.0 y dentro del fenómeno global, han permitido el rápido y eficiente acceso a esos recursos provenientes de otras naciones, que, por lo demás, suelen diferir en política, cultura, idioma y moneda, y quizá estén ubicadas a grandes distancias, generando una relación espontánea y abierta, causante de la caída en las barreras fronterizas y de la integración económica. En este contexto se toma como referencia lo descrito por la Asamblea Parlamentaria del Consejo de Europa (s.f.):

La globalización puede ser descrita como la cada vez mayor integración económica de todos los países del mundo como consecuencia de la liberalización y el consiguiente aumento en el volumen y la variedad de comercio

internacional de bienes y servicios, la reducción de los costos de transporte, la creciente intensidad de la penetración internacional de capital, el inmenso crecimiento de la fuerza de trabajo mundial y la acelerada difusión mundial de la tecnología, en particular las comunicaciones.

Las sociedades actuales las ha moldeado la globalización en lo económico (también político, social y cultural), y aunque consolidada en el presente siglo, después de su vertiginosa expansión en la década de los noventa, ha tenido interferencias en crisis mundiales recientes como en el 2008, conflictos comerciales y en la pandemia del COVID-19, en los cuales los Estados han buscado proteger sus economías e intereses con mecanismos como el proteccionismo<sup>9</sup> bajo un cierto esquema de aislacionismo,<sup>10</sup> en procura a resolver sus propios problemas. Si bien la globalización tiene su fundamento en el aumento permanente de las relaciones comerciales internacionales, se sale de la lógica la aplicación de dichos mecanismos cuando persisten procesos como la integración económica de diversas regiones del mundo y la vinculación (que se traduce en poder) de los organismos multilaterales, que se encargan de regular dicha integración como el Fondo Monetario Internacional (FMI) y la Organización Mundial del Comercio (OMC). En suma, los intercambios se sustentan en la mayoría de los casos en el libre comercio, siendo imprescindibles los tratados internacionales y la integración económica.

Internet ha sido posibilitador de la globalización como herramienta sustancial para difundir la información relevante y, en paralelo, la multiplicación de las redes sociales y aplicaciones, que ha beneficiado aún más los estudios directos del mercado y de las ventas, disposición del volumen de datos, las detalladas gestiones, dinamismo y crecimiento de dichos mercados, publicidad, posibilitando los trámites de compras, ventas importaciones y exportaciones.

Un eco adicional a lo anterior hace referencia a las ventas por Internet, que se gestaron a partir del 2002 en la modalidad de e-commerce, que cobró protagonismo por el aislamiento de la pandemia en el 2020. Las múltiples empresas con apoyo a esta modalidad fueron cobrando importancia paulatina en el comercio internacional, evidenciándose en que la mitad de los internautas ejecutan compras de bienes y servicios por este medio. De hecho, las restricciones del COVID-19

<sup>9</sup> Según *The Economy Journal*, "El proteccionismo se podría definir como aquella doctrina o rama económica que está a favor de que un país proteja aquello que produce frente a los productos de otros países que le suponen una competencia y para ello utiliza diversos medios, como los derechos de aduana y otras restricciones a las importaciones" (Ismael De-la-Cruz, 2018).

<sup>10</sup> El *aislacionismo* corresponde a un pensamiento y doctrina política cuya práctica está en no interferir ni participar en cuestiones externas (en inglés, *isolationism*).

impulsaron las ventas y, a escala minorista, aumentaron del 16 al 19 %; las ventas electrónicas mundiales en el 2019, por su parte, ascendieron a 26,7 billones de dólares, equivalente al 30 % del PIB global, dicho por UNCTAD (2021).

### *Globalización, comercio y COVID-19*

La pandemia determinó medidas de distanciamiento social, frenó la producción y, con ello, produjo el consecuente cierre de fábricas y la ralentización en el mercado —en especial para los que presentaban una alta dependencia en las cadenas productivas globales; la producción u oferta se disminuyó, y con ello aumentó la capacidad ociosa del capital. Esto sobrellevó la caída de la demanda global, sobre todo de recursos básicos primarios no requeridos para producir como el carbón, minerales y el petróleo, entre muchos otros, que a su vez impactaron a las economías que dependían de estos commodities. Finalmente, la caída en la oferta y la demanda hicieron caer el comercio global al 13-32 %, según la OMC; esto podrá generar una crisis de políticas proteccionistas y un aumento en los aranceles, como ha sucedido en otros momentos de crisis, si no se toman medidas fiscales y monetarias en las economías para mitigar la afectación al libre comercio (Giottho, 2021).

En la actualidad, es innegable que la economía china, con su acelerado ritmo de producción y comercio internacional, en persecución tácita del dominio económico global, influye comercialmente a cualquier región y país, en razón al entramado e interconexión de las cadenas globales de producción, propiciando que países más desarrollados dispongan de canales comerciales nuevos y más grandes respecto a sus productos, servicios, inversiones y tecnología, al interior de dichos países y hacia países en desarrollo; de igual manera la comercialización de materias primas, son importantes para los países en desarrollo, al representar una gran parte de su intercambio comercial. La OMC estimó que el volumen del comercio mundial de bienes se incrementaría un 8 % para el 2021, después de la caída del 5,3 % del 2020, aun cuando se prevé un decremento del 4 % para el 2022, volumen menor que durante la prepandemia (OMC, 2021).

El comercio mundial ha sido el generador e intermediario de la actividad productiva global; que si bien ha tenido detractores en la visión de la globalización, también es cierto que ha sido el determinante más eficaz para la riqueza y la producción, la crecimiento, el desarrollo, el empleo y la reducción de las necesidades básicas en el planeta; la adecuada gestión de los Gobiernos sobre el comercio internacional representa una necesidad en materia de redistribución, si

queremos evitar un ocaso de la globalización contemporánea y asegurar que esta siga siendo, en su conjunto, un poderoso motor de prosperidad, paz y e seguridad internacionales.

## Las relaciones y el comercio internacionales

Las relaciones internacionales representan, sin lugar a duda, la condición sine qua non para que se pueda desarrollar el comercio con otro país porque se determina dentro de las teorías aplicables a los intereses nacionales propios, la posición que tiene el país en cuanto a su economía y las facilidades que se pueden brindar para que se establezca una negociación o conciliación frente a un acuerdo, tratado o proceso relacionado.

Los tratados de libre comercio (TLC)<sup>11</sup> surgen a raíz de la globalización económica, contexto que según Gil (2008) se origina a partir de la finalización de la Segunda Guerra Mundial, por la necesidad de restablecer los lazos comerciales interrumpidos por la guerra, y se afianza con la entrada en vigor de la Organización Mundial del Comercio (OMC), el primero de enero de 1995. A partir de entonces, la globalización se ha materializado con la proliferación de regímenes de comercio internacional que dan nacimiento a tratados comerciales multilaterales (bloques regionales) y bilaterales entre Estados por la interdependencia económica.

En este apartado se esbozará el vínculo que existe entre las relaciones internacionales (RRII) y el comercio internacional que, a su vez, se materializa en los TLC. Así, es fundamental entender el espíritu del que emanan la globalización y la interdependencia económica, gérmenes del comercio internacional, por medio de la explicación que desarrollan algunas variantes de la teoría liberal de las RRII.

Según el liberalismo de la interdependencia, tanto los grupos sociales (comunidades) como los Gobiernos están afectados por lo que ocurre en el sistema internacional. Según Roscrance (1986, citado en Frasson-Quenoz, 2015), el desarrollo económico y el comercio internacional —después de la revolución tecnológica iniciada en el siglo XIX—, se conciben como medios más efectivos que el uso de la fuerza y la conquista de territorios, transitando de este modo, de la geopolítica clásica hacia la geopolítica crítica (véase Tuathail & Agnew, 1992 en Troxell, 2018). El autor postula que la especialización económica internacional, como componente

<sup>11</sup> Tratado de Libre Comercio (TLC). Según Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, corresponde a un Tratado de Libre Comercio es un acuerdo regional o bilateral, a través del cual se establece una zona de libre comercio de bienes y servicios, en la que se eliminan aranceles. Se negocian con el propósito de ampliar el mercado de bienes y servicios entre los países participantes del mencionado acuerdo. Véase <https://www.tlc.gov.co/>

del sistema mundo, aumenta la interdependencia entre Estados y, en consecuencia, los persuade en el uso de la violencia física, generando en consonancia un sistema internacional con menos 'anarquía', menor incertidumbre, y mayor intercambio comercial a través de la cooperación.

En este mismo sentido, existe otra variante del liberalismo denominada *liberalismo institucional*, que cimienta las bases de la cooperación y la integración, pues hace énfasis en las instituciones internacionales. Para esta variante del liberalismo, las instituciones son organizaciones que rigen el accionar del Estado y regulan su comportamiento en determinada área de "la vida internacional" (economía, política, seguridad, comercio etc.), por medio de un conjunto de normas, reglas o procedimientos que constituyen un régimen internacional (Frasson-Quesnoz, 2015), como se podrían catalogar los TLC.

Frasson-Quesnoz (2015) tomando como referencia a Rittberger & Mayer, 1993; Keohane & Martin, 1995 y a Martin & Simmons, 1998 al hablar de la escuela liberal institucionalista, afirma que las instituciones internacionales tienen un papel creador de normas internacionales, que modifican el comportamiento de los actores estatales en el sistema internacional, orientado a la disminución de la incertidumbre por anarquía, pues disminuye el egoísmo de los actores del sistema y se promueve la consolidación de las instituciones, y los regímenes políticos (diplomáticos-secretarios) y económicos-comerciales cooperativos, entendiendo que los Estados se necesitan mutuamente, y, como cualquier comportamiento, tendrá una repercusión en el sistema y sus miembros, y cooperar entonces, se vuelve mucho más fácil y provechoso cuando existen regímenes internacionales, porque estos aumentan las capacidades de comunicación e implementan sistemas de castigo en caso de comportamientos anormales (Snidal, 1985 citado por Frasson-Quesnoz, 2015).

En este orden de ideas, al reconocerse un entorno de interdependencia estatal dentro del sistema internacional, que además de evitar el conflicto entre sus actores, también busca su progreso, se materializan iniciativas de cooperación y regímenes internacionales en torno al comercio como la OMC de carácter global, los bloques regionales como la Alianza del Pacífico, el Mercosur, CARICOM, y ASEAN, entre muchos otros, y los acuerdos comerciales de carácter multilateral o bilateral como los TLC, tendiente a que los Estados se beneficien de las ganancias absolutas de cooperar.

## Sistema mundo, globalización y comercio marítimo internacional

Según Wallestein (citado en Frasson-Quenoz, 2015), en el marco de la globalización se desarrolla una dinámica que permite entender el intercambio comercial marítimo, el sistema mundo, un sistema organizado cuyo centro son los países industrializados y altamente tecnificados, y la denominada periferia, conformada por los países en vías de desarrollo, proveedores de materias primas y manufactura con poco valor agregado. En este sistema, las comunidades (países) cooperan de manera comercial entre sí para aumentar la riqueza a través del libre comercio y la diversificación, aspectos que favorecen a la competencia. Gracias al capitalismo industrial como sistema económico, se materializan en el comercio marítimo de bienes y servicios entre ambos componentes del sistema (centro y periferia). El centro importa desde la periferia —en principio por vía marítima— bienes y servicios básicos (*commodities*) como insumos, transformados en bienes determinados por tecnología de vanguardia, que los convierte en bienes con un alto valor agregado y comercial, exportados —también por vía marítima— hacia otros países que componen el centro y también la periferia. Así como se configura el comercio internacional marítimo en el marco de la globalización.

## El comercio y la navegación: evolución, Mahan y la actualidad

La construcción naval y el comercio marítimo pueden considerarse las manifestaciones más antiguas de la humanidad. Estas actividades, documentadas y evidenciadas desde hace miles de años, han ido aumentando en magnitud e importancia de una forma paralela a la propia evolución de la historia y desarrollo del hombre en torno al mar.

Líneas atrás se señaló que el comercio y el relacionamiento social, desde la Antigüedad, sirvió además de satisfacer las necesidades de las sociedades, para desarrollar otras actividades productivas y mercantiles según las ventajas comparativas de cada comunidad, obteniendo beneficios mediante el intercambio comercial y en consecuencia lograr el dominio y poder socioeconómico y político y militar. Por lo tanto, se conoce que las civilizaciones se han expresado para su crecimiento mediante el comercio, la navegación y la guerra de manera progresiva.

Las antiguas talasocracias dejaron vestigios de la navegación desde cinco milenios atrás. En las postrimerías del primer milenio a. C., la civilización fenicia con presencia en el mar Egeo y el Mediterráneo desarrolló una navegación mercantil y de guerra. En adelante, el relevo progresivo de otras culturas, civilizaciones, imperios, sociedades, Estados nación y países del mundo han usado la navegación con un propósito para desarrollar intercambio comercial, para satisfacer las propias necesidades en beneficio de sus intereses nacionales y por demás, obtener ventajas y riquezas que permitan consolidar nichos de poder mediante el dominio comercial, económico, territorial y marítimo, como lo evidencia hoy el proyecto de “La construcción de La Nueva Ruta de la Seda, considerada el proyecto de infraestructura más grande de la historia moderna” por parte de la China (Baez González, 2019), que acompañado de la red portuaria, del dominio en el mar Meridional y del principal imperativo de China en el océano Índico, que es la protección de sus líneas de comunicación marítima, especialmente las de transporte de energía, ha considerado en su libro blanco del 2015, la expansión naval de China, de los “mares cercanos” a los “mares lejanos” (García-Sanz, 2020).

El pensamiento del contralmirante estadounidense Alfred T. Mahan<sup>12</sup> determinaba que el dominio del mar es la clave del poder, teoría que se resumió en los postulados siguientes: “La nación que consiga dominar el mar (en paz y en guerra) controlará el transporte marítimo, dominará el comercio mundial y alcanzará la hegemonía universal. Para dominar el mar es preciso poseer y utilizar un instrumento adecuado, que es el poder marítimo”<sup>13</sup> (Uribe-Díaz y Rodríguez, 2016, p. 126). Dicho pensamiento estuvo basado en sus obras que dedicó a la historia naval de la Gran Bretaña desde 1660 a 1812, en el que “el control del mar era un factor histórico que no había sido apreciado por nadie ni tenido en cuenta”, además creó el término sea power, significando que se daba “el control del mar

<sup>12</sup> Alfred Thayer Mahan (1840-1914) fue un oficial naval norteamericano, ascendido a contraalmirante, historiador, educador y estratega. Su obra principal, *La influencia del poder naval en la historia (1660-1783)*, publicada en 1890, constituyó un intento deliberado por definir los principios del poder naval.

<sup>13</sup> “Según Geoffrey Till (2013), el poder marítimo es ‘la capacidad de influenciar el comportamiento de otras personas y cosas a través de lo que uno haga en/desde el mar’ (p. 7). Los mares y los océanos tienen un gran valor para los Estados debido a cuatro atributos fundamentales del medio marítimo: a) como recurso —un repositorio de materias valiosas como petróleo, gas natural o pesca—; b) como un medio de transporte e intercambio —cerca del 90 % del comercio mundial por volumen se conduce hoy por vía marítima—; c) como un medio de información y difusión de ideas —lo que sigue siendo cierto el día de hoy, pues los cables submarinos de fibra óptica constituyen la principal infraestructura física de la Internet—; y d) como un medio para el dominio —a partir del siglo XVI, un grupo de potencias occidentales fueron capaces de explotar las ventajas derivadas de la estrecha relación entre los aspectos militares y mercantiles del poder marítimo y de alcanzar el predominio global como resultado—. El éxito de una potencia marítima depende de hacer el mejor uso comercial y estratégico de esos cuatro atributos. Till (2013), en línea con el pensamiento de Mahan, sostiene que el poder marítimo puede ser concebido como un sistema en el que el poder naval protege los activos marítimos, que son las fuentes últimas de la prosperidad económica y la efectividad militar (pp. 7-17)” (García-Sanz, 2020).

por la superioridad naval o la combinación del comercio marítimo, posesiones de ultramar y el acceso privilegiado a mercados exteriores que produce grandeza y riqueza a la nación” (p. 121).

Por lo tanto, el vínculo comercio, navegación, poder marítimo y poder económico es un determinante para que los países sin las capacidades de influenciar en el contexto de la economía internacional y por ende del comercio mundial, estarían sujetos a estar al margen de la riqueza y el progreso en términos mahanianos; además su concurrencia al desarrollo de convenios, tratados o alianzas comerciales a pesar de las ventajas competitivas de sus productos, tendrían un lugar “periférico” (en términos del estructuralismo cepalino) y un alto costo de oportunidad. Caso contrario las comunidades o países que hagan gala de este importante atributo del poder marítimo, esto es poder de mercado, lograrían en las negociaciones, cláusulas, favorecimientos e imposiciones, relacionados con sus intereses.

La presencia de la OMC como organismo multilateral, al cual están adscritos la mayoría de los países de la comunidad internacional, presenta normas de carácter comunitario y general, permitiendo así, la apertura general de los mercados (en contra del proteccionismo) gracias al consenso de sus miembros; empero, no faltan las fricciones comerciales que se canalizan a través del mecanismo de solución de diferencias de la OMC. Pero en desarrollo del conflicto comercial entre los Estado Unidos y la China, la intervención de los tribunales de arbitramento de la OMC carecían de capacidad de decisión. De hecho, Marcelo Olarreaga de la Universidad de Ginebra “ha manifestado que la administración de Estados Unidos es deshacerse de la OMC porque entonces Estados Unidos puede hacer lo que quiera... Quiere imponer las reglas de Estados Unidos en todos los países.”, pero en la otra orilla, la violación de cláusulas, la falta de transparencia, el uso de patentes ajenas etc. (Ugarteche, 2019) representan la debilidad paulatina que se ciernen en la presencia de estos organismos multilaterales.

## Tratados de libre comercio: intercambio comercial “asegurado”

Al referir en términos generales un TLC, este corresponde a un concepto jurídico y económico en el que los países firman un acuerdo o convenio comercial internacional, donde se pacta la reducción importante de aranceles sobre exportaciones e importaciones de bienes y servicios. Este instrumento de política comercial tiene

carácter legal y vinculante por parte de las partes de los firmantes, con el objeto de facilitar el acceso de bienes, servicio e inversiones. Los TLC son acuerdos regionales o bilaterales que permiten establecer zonas de libre comercio donde se eliminan aranceles.<sup>14</sup> El objeto de negociar TLC responde a la necesidad de ampliar el mercado de bienes y servicios entre los países que lo acuerdan.

## Los estadios de la integración económica

La teoría económica ha venido contemplando el concepto de *integración económica* desde mediados de los cincuenta, el cual “es un proceso de eliminación de las restricciones del comercio internacional, los pagos y la movilidad de factores” (Carbaugh, 2009, pp. 272-273). En este sentido, dos o más países realizan un acuerdo regional de carácter comercial de diferente tipo según la profundización de las medidas: área de libre comercio, unión aduanera, mercado común, unión económica y unión monetaria; los cuales, pueden ir adoptándose progresivamente en función a la armonización de las economías, como ha sido el caso de la Unión Europea.

En el área de libre comercio, entre los países miembro se eliminan barreras arancelarias y no arancelarias; entendidas las primeras, como los impuestos o derecho aduaneros a un producto por cruzar la frontera, que son adoptados por las economías con diferente propósito: protección a los productores nacionales de las importaciones, y recaudo de ingresos fiscales, aplicados tanto a las importaciones como a las exportaciones. En relación con las barreras no arancelarias, se contemplan las cuotas de importación (límite a la cantidad de un producto procedente de un país), las restricciones voluntarias de exportación, los subsidios y las exigencias de contenido nacional.

En el caso de la unión aduanera, además de eliminarse las barreras arancelarias y no arancelarias, los países miembro imponen a los terceros países unas idénticas restricciones comerciales, conocido como *arancel externo común*. El siguiente nivel es el mercado común, en el cual además de imponerse restricciones comerciales hacia los externos, se permite el libre movimiento de producto y servicios, y de factores de producción (mano de obra y capital) entre los países miembro. A este nivel de integración económica, entonces, se contemplan aspectos de carácter comercial: abolición de barreras y aranceles externos comunes.

<sup>14</sup> Aranceles, corresponde a los derechos de aduana aplicados a las importaciones de mercancías. Un arancel es un impuesto o gravamen que se aplica a los bienes que son importados o exportados.

En los dos estadios finales de la integración, se supera lo comercial para focalizarse en aspectos de política y soberanía económica. En este contexto, en la unión económica se unifican las políticas sociales y fiscales nacionales a través de una institución supranacional que las administra, traspasándose la soberanía económica por parte de los países. “El último grado de unión económica sería la unificación de las políticas monetarias nacionales y la aceptación de una moneda común administradas por una autoridad monetaria supranacional. Así, la unión económica, por lo tanto, incluiría la dimensión de una unión monetaria” (Carbaugh, 2009, p. 273).

Dentro de las ventajas de los acuerdos de libre comercio se tiene el acceso al mercado de los países miembro, que implica el aumento en los niveles de producción con la generación de economías de escala, permitiendo disminuir costos, incorporar nueva tecnología y competir en la zona de libre comercio y en el mercado internacional, fomentándose una mejor asignación de los factores de producción, especialización en los productos que ofrecen ventajas comparativas en términos de eficiencia, y atracción de inversión extranjera, según Salvatore (2001). Respecto al fomento de la inversión, los países crean zonas francas para la producción de bienes al mercado internacional, permitiendo la importación libre de impuestos de materias primas y productos intermedios, generando demanda de mano de obra, y de bienes y servicios nacionales.

## La integración económica en Colombia

América Latina y Colombia no fueron ajenas al proceso integracionista de mediados de los años cincuenta, lo cual se remonta a 1953, cuando la Comisión Económica para América Latina (Cepal) promovió la necesidad de incrementar el comercio mediante la reducción o eliminación de los gravámenes en la región, creando el Comité de Comercio y presentando en 1958 el informe titulado “Bases de un Mercado Regional Latinoamericano”. Este proponía la constitución de un mercado común en dos etapas: en la primera, por el término de diez años, se buscaba fijar las metas de liberalización para la conformación de una zona de libre comercio; en la segunda, continuar con el proceso para la formación de una unión aduanera, que implicaba la eliminación de impuestos aduaneros y la unificación de tarifas hacia terceros países, según El Colegio de México (1980).

Así, el 18 de febrero de 1960 se firmó el Tratado de Montevideo para la constitución de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC), de carácter regional, con las siguientes directrices integracionistas beneficios para los países

en consideración: mejora del nivel de vida de la población y el fomento del desarrollo económico, mediante la eficiente asignación de los factores de producción y la coordinación de los planes de desarrollo sectorial (Asociación Latinoamericana de Integración, 2021a). Esta asociación fue sustituida por la Asociación Latinoamericana de Integración (Aladi), mediante el Tratado de Montevideo de 1980, en el cual se definió un nuevo ordenamiento jurídico operativo y se mantuvo el objetivo del proceso: establecer un mercado común (Aladi, 2021b).

Dentro de la ALALC se acuerda la constitución de acuerdos de libre comercio subregionales, dentro de los cuales Colombia, junto a Chile<sup>15</sup>, Bolivia, Ecuador, Perú y Venezuela, crean el Pacto Andino, a través del Acuerdo de Cartagena el día 9 de diciembre de 1969, con el fin de promover el desarrollo y armónico de sus miembros y del nivel de vida de la población mediante el fomento del intercambio de bienes, procesos de industrialización, arancel externo común, desarrollo agropecuario, financiación de inversiones e integración física (Martínez, 1984). Colombia, por su parte, había definido medidas de política para el fomento y la diversificación de las exportaciones, el estímulo a la inversión extranjera y el control de cambios a través del Decreto 444 de 1967.<sup>16</sup>

A partir de 1996, este acuerdo se denomina Comunidad Andina de Naciones (CAN), de la cual Venezuela<sup>17</sup> se retira posteriormente. El régimen andino por su parte, mantiene el intercambio sin arancel 100 % de los bienes, promueve iniciativas de cooperación para desarrollar las capacidades comerciales de sus miembros, y desarrolla regímenes comunes y dinámicos para promover la integración (Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, 2021b). Es importante recordar, que a comienzos de los noventa el país definió una estrategia de apertura e internalización de la economía enmarcado en la necesidad de modernizar el aparato productivo, tendiente a promover una mayor competencia e inserción en la economía mundial; por lo cual, se modificó el régimen de importaciones, se desmontó una parte de las restricciones administrativas y se redujo el nivel general de aranceles (Departamento Nacional de Planeación, 1991).

## Los tratados de libre comercio vigentes en Colombia

El Estado colombiano ha continuado la política de inserción en la economía mundial, por lo cual busca “profundizar las condiciones de acceso a los mercados para

<sup>15</sup> Chile se retira del Pacto Andino, con la denuncia del Acuerdo de Cartagena el día 30 de octubre de 1976.

<sup>16</sup> Decreto sobre el régimen de cambios internacionales y de comercio exterior.

<sup>17</sup> Venezuela formaliza su retiro de la Comunidad Andina de Naciones el día 22 de abril del 2006.

sus exportaciones a través de nuevos acuerdos comerciales y así aumentar el bienestar de los hogares al reducir los precios de los bienes de consumo e impulsando la competitividad de las empresas al abaratar los insumos y bienes de capital” (Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, 2018, p. 8).

De esta forma, “Colombia cuenta con 17 acuerdos comerciales, incluyendo tratados de libre comercio y acuerdos de alcance parcial: CAN<sup>18</sup> (1973, 1994), Panamá y Chile (1993), CARICOM<sup>19</sup> y México (1995), Cuba (2001), MERCOSUR<sup>20</sup> (2005), Triángulo Norte<sup>21</sup> (2009), EFTA<sup>22</sup> y Canadá (2011), EE. UU. y Venezuela (2012), Unión Europea (2013) y Corea, Costa Rica, Alianza Pacífico<sup>23</sup> (2016) e Israel (2020). Los acuerdos comerciales le dan acceso a un mercado de más de 1500 millones de consumidores” (Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, 2021a); sin dejar de lado, los instrumentos de promoción y protección de inversiones. En este sentido, el país ocupa el quinto lugar en América Latina con el mayor número de acuerdos comerciales firmados, detrás de Chile, México, Perú y Panamá.

## Resultados de los tratados de libre comercio para Colombia: exportaciones e importaciones de bienes

Cabe destacar que los resultados del mercado de bienes en términos de balanza comercial, es decir, exportaciones e importaciones, no son independientes al comportamiento de la economía global, que ha evidenciado en la última década una ralentización derivada de la dinámica de los países desarrollados y que, en el proceso de interconectividad y globalización, tiene un impacto en el resto de las economías, sin obviar en el 2020 su afectación por la pandemia de COVID-19.

En la figura 2, se observa el comportamiento en el periodo 2005-2020 de las exportaciones colombianas de bienes. En el 2020, las exportaciones totales registraron una disminución a 31.056 millones de dólares (menos 21,4 % frente al 2019). Respecto a las importaciones totales de bienes, para el mismo año se redujeron a 41.185 millones de dólares (menos el 18,1 % frente al 2019). Cabe mencionar que en el 2020, el valor de las exportaciones de bienes y servicios no minero-energéticos (NME) totalizaron 20.272 millones de dólares, mostrando

<sup>18</sup> La Comunidad Andina (CAN) está conformada por Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú.

<sup>19</sup> La Comunidad del Caribe (CARICOM) está formada por 15 países, de los cuales 12 firmaron el Acuerdo de Alcance Parcial: Trinidad y Tobago, Jamaica, Barbados, Guyana, Antigua y Barbuda, Belice, Dominica, Granada, Monserrat, San Cristóbal y Nieves, Santa Lucía, San Vicente y las Granadinas.

<sup>20</sup> MERCOSUR (Mercado Común del Sur) tiene como miembros a Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay.

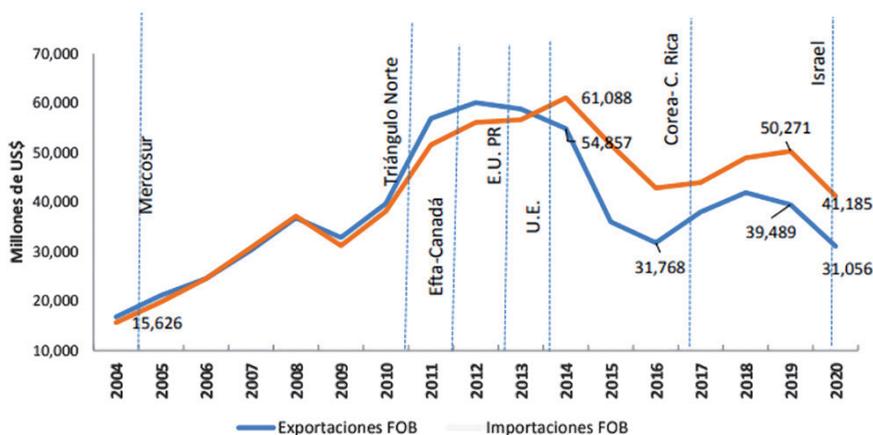
<sup>21</sup> El Triángulo del Norte está conformado por El Salvador, Guatemala y Honduras.

<sup>22</sup> EFTA es la Asociación Europea de Libre Comercio conformada por Islandia, Liechtenstein, Noruega y Suiza.

<sup>23</sup> La Alianza Pacífico tiene como miembros a Colombia, Chile, Perú y México.

un crecimiento promedio anual del 2,4 % desde el 2005 (Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, 2020, pp. 9-11).

**Figura 2.** Exportaciones e importaciones de bienes, 2005-2020



Fuente: DANE, DIAN; cálculos MinCIT, OEE

**Nota:** las cantidades están dadas en millones de dólares.

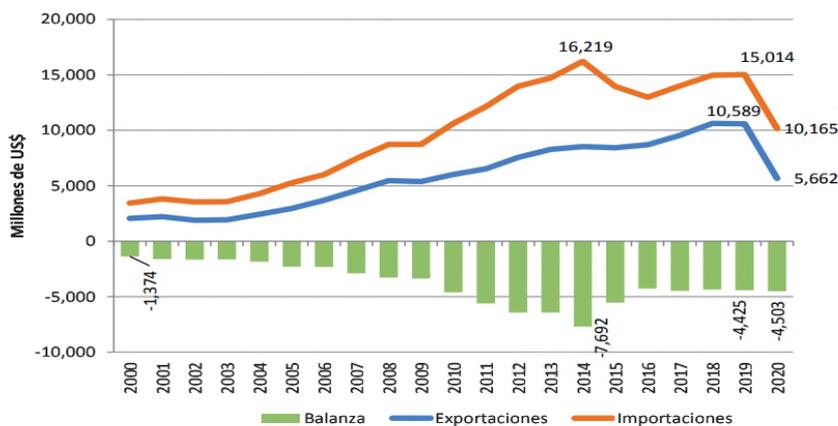
**Fuente:** Ministerio de Comercio, Industria y Turismo (2020, p. 10).

Sobre el comportamiento específico del comercio con los países con TLC, se observó que entre el 2005 y el 2020 “las exportaciones a los países con acuerdos comerciales crecieron a una tasa promedio anual del 9,9 % en valor y del 17 % en volumen, mientras que las importaciones lo hicieron al 10,5 % en valor y al 11,1 % en volumen” (p. 12).

### Resultados de los tratados de libre comercio para Colombia: exportaciones e importaciones de servicios

En los resultados de la balanza de intercambio de servicios, Colombia presenta déficits en transporte, servicios empresariales, seguros y pensiones, y servicios financieros. El total exportado en servicios para el 2020 alcanzó los 4843,1 millones de dólares (46,5 % menos que en el 2019), frente a importaciones de 7156,5 millones de dólares (32,3 % menos que en el 2019), lo que muestra no solo una significativa caída en el año de pandemia, sino también un constante déficit en la balanza (figura 3).

**Figura 3.** Exportaciones e importaciones de bienes, 2005-2020



Fuente: Banco de la República; cálculos MinCIT, OEE

**Nota:** las cantidades están dadas en millones de dólares.

**Fuente:** Ministerio de Comercio, Industria y Turismo (2020, p. 18).

Cabe destacar otros indicadores que determinan la funcionalidad de los TLC para Colombia, y es lo referente a la inversión extranjera directa (IED), generadora de empleo y desarrollo. Para el 2020, sumó 7690 millones de dólares, cayendo de modo importante frente al año anterior (14.314 millones de dólares). No aportó un valor importante para financiar el déficit comercial, pero el resultado de IED con los países de TLC invirtió 6666 millones de dólares, es decir, cerca del 90 % del total (p. 39).

Es importante mencionar como los principales bienes exportables de Colombia a los países con TLC, corresponden a bienes primarios en su mayoría, con poco valor agregado o industrializado; tales productos, son petróleo, carbón, café, flores hullas, oro, esmeraldas, coque, tabaco rubio, aceites de petróleo, tortas y demás residuos sólidos de la extracción del aceite de soja, cereales (maíz), desperdicios-desechos de cobre y aluminio, azúcar de caña, aceite de palma, abonos, etc.

Aunque no tienen un peso representativo en valor, existen otras exportaciones de bienes procesados, como codos, curvas y manguitos, carburorreactores tipo gasolina, automóviles (CAN) y camiones ensamblados, polímeros, insecticidas y fungicidas, medicamentos, refrigeradores, perfiles, hierro, acero, acumuladores eléctricos, productos de panadería, jabón y pañales, muebles y sus partes, y envases de plástico.

Las importaciones, se orientan a equipos de tecnología, digitales, electrónicos, y de alta complejidad industrial, entre ellos aviones y aeronaves, instrumentos y aparatos de navegación, equipos médicos y quirúrgicos; además, otros como los farmacéuticos, gas natural licuado, partes de turbinas de gas, relojes, abonos minerales o químicos, automóviles y vehículos para el transporte de personas, convertidores eléctricos de corriente alterna, poliacrilato de sodio, dodecilbenceno, mezcla de alquinobencenos, neumáticos, látex de caucho, café sin tostar, muebles refrigeradores, manzanas, cigarrillos, vinos, salmones, peras, aluminio en bruto, tejidos denim, papeles, manufactura plástica, urea metanol, gasolina, amoníaco, productos industria alimentos, sueros, cemento, ron vacunas, plomo, prótesis, etc. (Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, 2020).

Se aprecia, por lo tanto, que el intercambio se orienta a exportables de bienes básicos y primarios e importables de bienes de consumo elaborados y equipos de tecnología. El déficit de la balanza comercial, esto es que se importa más que las exportaciones, también muestra la baja oferta de producción nacional al extranjero con TLC es baja por cantidad o competitividad; existiendo, un alto costo de oportunidad en este sentido.

## Tratados de libre comercio y asuntos marítimos colombianos

### Intereses marítimos colombianos

Las facetas de la vida cotidiana a considerar en los asuntos marítimos, contemplan una amplia gama de aspectos geográficos, políticos, económicos, sociales y de seguridad entre muchos. Es decir, aquellos aspectos que interactúan con los espacios marítimos y pueden tener relación especial con el desarrollo y crecimiento de la Nación. Se había mencionado al transporte marítimo —vehículo del comercio—, a los recursos marinos tanto vivos como fósiles, la meteorología, las ciencias del mar, los puertos marítimos, defensa y seguridad de espacios marítimos, la construcción e industria naval, la legislación y tratados oceánicos, el turismo, el deporte náutico, la pesca y acuicultura, la seguridad integral y otras actividades relacionadas.<sup>24</sup>

<sup>24</sup> El documento matriz de *Intereses marítimos colombianos* (Ramírez-Cabrales et al, 2021) describe estos aspectos como factores condicionantes y factores determinantes.

Las grandes oportunidades que brinda el mar y los océanos en estas facetas por su parte, han sido evidenciadas en estudios sobre la explotación sostenible de los océanos y los asuntos marítimos, permitiendo desarrollar mediciones de la industria marítima y del producto bruto marítimo. Estas mediciones, no son tan formales en los indicadores de riqueza de los organismos multilaterales, pero en la mayoría de los casos contemplan indicadores de comercio, intercambio y de acuerdos económicos entre los países. Hace un lustro, el director general de WWF Internacional, Marco Lambertini, manifestaba en el informe *Reviviendo la economía del océano: la necesidad de actuar en el 2015* que el océano representa la séptima economía mundial con un PIB (PIM) cercano a los 2,5 billones de dólares anuales (WWF, 2015).

Colombia por encontrarse en un entorno globalizado, requiere de una mayor competitividad en las actividades de la producción y el comercio internacional, que implica mayor dinamismo económico, habida cuenta la disponibilidad en la riqueza natural con que se cuenta, incluyendo muchos de los asuntos relacionados con el mar y el país bioceánico. El Gobierno nacional expidió el documento Conpes “Colombia potencia bioceánica sostenible. 2030”, documento que marca la hoja de ruta estratégica para el territorio marítimo y costero, y lo impulsa como un factor de desarrollo sostenible para la Nación, alineado con los propósitos de la PNOEC (2017).

Los intereses marítimos colombianos presentan áreas específicas de estudio, pero no por ello significa que no interactúen integralmente; por lo tanto, se contemplaron aquellos intereses que hacen referencia al desarrollo económico, como el transporte y el comercio (infraestructura portuaria), industria naval, minería, pesca y acuicultura, y de hecho se asumieron como asuntos marítimos, en el transcurso del presente apartado (Ramírez-Cabrales et al., 2021).

Si bien en el primer capítulo se hizo una descripción sobre el estado del comercio internacional y su relación directa con el sistema de tráfico marítimo, se pudo observar que el comercio internacional se sustenta en las relaciones internacionales como elemento fundamental para su desarrollo. Además, las alianzas, acuerdos, convenios y tratados son actividades usuales en las relaciones económicas entre los países o regiones.

## El Tratado de Libre Comercio y los asuntos marítimos

Al abordar el informe sobre los acuerdos comerciales vigentes de Colombia al año 2019, y promulgado 2020 por el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, se

pudo concluir que la dinámica de la Colombia económica en materia comercial y de TLC ha ido avanzando positivamente con base en las capacidades y las estructuras de la industria nacional, pudiendo quizá tener mayores resultados con base en la utilización de la capacidad instalada en la industria. Según la Encuesta de Opinión Industrial Conjunta (EOIC) de la ANDI de diciembre 2019, el porcentaje de utilización de la capacidad instalada fue del 79,7 %, siendo la más alta en los últimos once años (Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, 2019, p. 11); por lo tanto, se tiene una capacidad potencial de producción de 20,3 %, sin contar la dinámica que imprime la inversión extranjera y la incorporación de mayor capital industrial fijo.

También se evidenció que el mayor tamaño exportable son los primarios básicos, y quizá esto ha opacado o impedido una reconversión en el modelo de sustitución de exportaciones del país, puesto que la misma globalización y competitividad en precios de semi y manufacturados ha limitado que los costos sean adecuados al mercado interno y externo. La innovación como política pública actual y las mismas consecuencias del paro por la pandemia son un llamado a fortalecer el sector secundario y terciario de la economía —industria y servicios—, con lo cual se lograría optimizar la capacidad potencial instalada, así como la reconversión de procesos más limpios y eficientes.

Dentro de los asuntos marítimos, esto es IMC, se contempla el transporte y comercio, la infraestructura portuaria, y la industria naval, como parte del sistema del comercio marítimo internacional. Asimismo, los grandes problemas de comunicación, logística y seguridad en el país, se debe a la difícil geografía nacional, sus montañas, selvas, ríos y clima; por lo tanto, la falta de conectividad de los centros urbanos, el campo y los puertos, solo se logra interconectando al país mediante sistemas intermodales o multimodales, previstos en el Plan de Transporte Intermodal 2015-2035 (PMTI), que contempla 101 proyectos de Red Básica que representan más de 12.500 km, 52 proyectos de la Red de Integración que equivalen a casi 7000 km, 5 vías intervenidas de Red Férrea, para más de 1600 km, 8 ríos intervenidos de la Red Fluvial por más de 5000 km, 31 intervenciones adicionales en aeropuertos y obras de dragado para el desarrollo de puertos (Agencia Nacional de Infraestructura, 2015).

El sistema portuario y los puertos son la infraestructura de entrada y salida del comercio internacional y por ende, son una importante fuente de riqueza para el país, pues la ubicación geoestratégica de Colombia bioceánica y de paso cercano a Panamá, representa un especial punto de atención en esta materia, no solo para

el comercio propio sino para el mercado de transbordo. Con la Ley 1.<sup>a</sup> de 1991 se inicia un proceso de crecimiento empresarial portuario, participando en los cambios mundiales en materia de comercio en que se avanzó hacia una mayor liberación económica y hacia la globalización, con el objetivo principal de aumentar la tasa promedio de crecimiento económico de la economía mundial. La agresiva tarea de comercio ante los TLC en las últimas décadas ha incentivado al sistema portuario a competir y crecer.

Las zonas portuarias de Cartagena de Indias, Ciénaga, Buenaventura, Barranquilla, Santa Marta, golfo de Morrosquillo, Tumaco, Turbo, Tribugá, La Guajira y San Andrés Islas, Barrancabermeja y Río Magdalena, representan el sistema de puertos. Sin embargo, las mayores capacidades las presenta las concesiones portuarias de Cartagena y Buenaventura. El total movilizado en el 2020 representó 163.702.162 toneladas, siendo la región Caribe la que movilizó el 88 %, además de exportar el 60,7 %, importar el 21 %, y movilizar el 12,8 % por transbordo. En cuanto a contenedores, se movilizaron 4,3 millones de contenedores de 20 y 40 pies, siendo Cartagena el más dinámico, con el 69 % (SuperTransporte, 2021). Además, como lo indica la Comisión Económica para América Latina (2019), en cuanto a la eficiencia y la actividad portuaria se refiere, Cartagena ocupa el cuarto lugar en Latinoamérica, después de las Zonas portuarias de Colon (Panamá), Santos (Brasil) y Manzanillo (México).

La conectividad del interior a los litorales Caribe y Pacífico y viceversa representan altos costos en el movimiento de carga por las limitaciones en la infraestructura de carreteras, u otros modos para llegar al destino (férreo o fluvial). Asimismo, la continua acción de dragado a los canales de acceso son costos adicionales, que deben ser contemplados en la cadena de valor del comercio; pero más allá de esta problemática, el proceso contractual para los dragados además de ser costosos, debe cumplir con los estándares, lo cual representa altos costos de operación. Dichas problemáticas son abordadas en el Plan maestro de transporte intermodal.

Los puertos colombianos, ubicados en Cartagena, Santa Marta, Tolú, el golfo de Morrosquillo, La Guajira y Buenaventura, tienen la capacidad de recibir buques de gran tamaño, de turismo, de contenedores de hasta 14.000 TEU<sup>25</sup>, con una manga o ancho 370 metros y una altura de 70 metros; además de los buques Tramp, que transportan grandes volúmenes de un mismo tipo de carga, usados

<sup>25</sup> Twenty-foot Equivalent Unit (TEU) corresponde a la capacidad de carga que tiene un contenedor estándar de 20 pies de largo, 8 pies de ancho y 8 pies y medio de altura. Su volumen de 38,51 metros cúbicos y su peso máximo de 21.600 kilogramos. Están los FEU con cuarenta pies de largo.

especialmente para hidrocarburos y graneles sólidos y líquidos, entre otros. La ubicación estratégica colombiana y la capacidad adquirida en las principales terminales portuarias, permite operar a las principales navieras internacionales, como Hamburg- Sud, Maersk, Cosco, Evergreen Marine, CMA CGM, China Shipping, Han Jin Shipping, Hapag Lloyd, Hyundai Merchant Maritime y Nippon Yusen Kaisha, entre otros.

La falta de una flota Mercante propia o capacidad legal de abanderamiento representa un costo de oportunidad estratégico para el país, el crecimiento del comercio internacional y el fortalecimiento de los TLC requiere de medios de transporte propios, sobre todo a nivel de cabotaje y de media altura. Las rutas en el interior de los litorales colombianos o el comercio en el Caribe, podrían ser cubiertas por flotas medianas propias e inclusive de construcción en la industria astillera nacional.

Así, cada uno de los anteriores asuntos marítimos interactúan de manera continua para generar un flujo ininterrumpido que conecte las bases económicas del país con las necesidades del comercio internacional. La acción estratégica nacional en el campo de la economía y sus lineamientos institucionales y de políticas públicas, deben profundizar en cada plan de acción las ejecutorias en beneficio del crecimiento y desarrollo nacional.

## Conclusiones y propuestas

El relacionamiento de la humanidad sobrevino de la mano con el trueque, el intercambio y el comercio desde muchos siglos atrás. Las necesidades básicas del hombre, por lo tanto, indujeron la figura del comercio para satisfacerlas porque los excedentes generaban riqueza proporcionando poder económico, como elemento fundamental para la construcción de las comunidades. La evolución del comercio fue constante y de la mano con el desarrollo y tecnológico en la navegación, tanto fluvial, de cabotaje o ultramarina, convirtiéndose en el soporte para desarrollarla. El crecimiento poblacional y de sus necesidades incentivó a la expansión del comercio y con la incursión en mercados en mayor escala, se incentivó la competencia y el desarrollo del comercio internacional.

Las relaciones internacionales han sido por siempre la puerta de entrada al desarrollo del comercio internacional, al reconocerse el entorno de interdependencia estatal dentro del sistema internacional, que no solo ha evitado la confrontación y el conflicto entre sus actores, sino que ha sido generador de progreso, con base en

las iniciativas de cooperación y regímenes internacionales relacionadas como la OMC, la Alianza del Pacífico, el Mercosur, CARICOM, ASEAN, entre muchos otros, y acuerdos comerciales de carácter multilateral o bilateral como los TLC's, en el que los Estados se han beneficiado de las ganancias y los ingresos nacionales. Es preciso puntualizar que ha existido posiciones en contra de los procesos integacionistas como parte del pensamiento político en debate permanente.

El comercio internacional se expandió y traspasó fronteras a través de los océanos, gracias a la movilización de bienes que ha realizado el sistema de tráfico marítimo. Luego, el fenómeno de la globalización impulsado por las tecnologías de la información y comunicaciones, ampliaron el espectro comercial a la movilidad de capitales y servicios; con lo cual profundizó el fenómeno globalizador, que determinó una fuerte e imparable expansión del comercio internacional, que a su vez significó una reducción de aranceles internacionales y un importante incentivo a las multinacionales y de sus cadenas de producción globales, cuyos principales efectos en el modelo de crecimiento económico, que a pesar de sus bondades en el crecimiento y disminución de la pobreza, también ha llevado a ser insostenible en términos ambientales y socioeconómicamente desigual.

Los tratados de libre comercio en Colombia han incentivado el proceso del comercio internacional, jalonando a la economía y los diversos sectores: extractivos, de servicios y manufactureros para exportar en mayor proporción. Si bien el déficit comercial colombiano persiste, se considera un desafío para las políticas públicas su equilibrio. Los resultados arrojados en materia de comercio exterior y acuerdos comerciales en los últimos lustros, evidenciaron que el sector industrial nacional presenta un alto costo de oportunidad y competitividad, así que el portafolio exportador colombiano ha tenido un mayor peso en los *commodities* y los servicios. La pandemia ralentizó la economía mundial y dentro del engranaje de la globalización, Colombia no estuvo exenta de la caída en los indicadores económicos, ni del comercio internacional.

Los asuntos marítimos escogidos y que intervienen en este apartado responden a algunos de los mismos intereses marítimos colombianos, específicamente los relacionados con el área del desarrollo económico, como parte del proceso de análisis. En consecuencia, se evidenció que existe una relación directa entre el comercio internacional, la economía del país y los sistemas de conectividad nacional, entre los que se mencionaron los sistemas portuarios y los sistemas del tráfico marítimo. La correlación entre el crecimiento del PIB global, el comercio internacional y el comercio y tráfico marítimo, es un determinante para que las políticas

publicas propias como los planes de desarrollo, la economía nacional, el Conpes bioceánico, la política de los océanos y espacios costeros, así como la acción institucional y del poder marítimo, den continuidad a los planes de acción previstos y de manera sinérgica para acelerar el crecimiento y desarrollo nacional.

Los TLC representan una opción comercial para los diversos asuntos marítimos. La sola existencia de una capacidad instalada industrial potencial en un margen cercano al 20 % (no usada) representa un costo de oportunidad, pues mediante la incorporación de nuevos capitales domésticos e inversión extranjera, se ampliaría la facultad productiva y exportadora. Los sectores marítimos, dadas sus ventajas comparativas, son el principal renglón regional cuya demanda se transformaría en posibilidades de empleo, demanda, consumo y, por ende, bienestar social y crecimiento.

La complejidad económica mundial y por supuesto de Colombia exige la insustituible necesidad de apreciar el desarrollo de una economía marítima que incluya el fortalecimiento en los asuntos marítimos, las políticas públicas del sector y los intereses marítimos, materializados en productos y servicios como el sistema transporte marítimo y fluvial, la autosuficiencia energética y los servicios portuarios y turísticos entre varios que le permita al país insertarse en el escenario comercial regional y global del presente siglo.

## Referencias

- Agencia Nacional de Infraestructura. (2015). Red plan maestro de transporte intermodal 2035. [https://www.ani.gov.co/sites/default/files/u233/red\\_pmti\\_2035\\_final.pdf](https://www.ani.gov.co/sites/default/files/u233/red_pmti_2035_final.pdf)
- Asociación Latinoamericana de Integración. (2021a). ALALC. <https://www.aladi.org/sitioaladi/alalc/>
- Asociación Latinoamericana de Integración. (2021b). Preguntas frecuentes. *Asociación Latinoamericana de Integración*. <https://www.aladi.org/sitioaladi/preguntas-frecuentes-2/>
- Baez González, J. (2019, 27 de mayo). La nueva Ruta de la Seda, la manera en la que China quiere dominar el comercio mundial. *Anadolu Agency*. <https://www.aa.com.tr/es/análisis/la-nueva-ruta-de-la-seda-la-manera-en-la-que-china-quiere-dominar-el-comercio-mundial/1490463>
- Banco Mundial. (2020). PIB (US\$ a precios actuales). *Banco Mundial*. <https://datos.bancomundial.org/indicador/NY.GDP.MKTP.CD>
- Blanco-Frontodona & Poveda. (2017). *LA INDUSTRIA 4.0: El Estado de la Cuestión*. <https://www.mincotur.gob.es/Publicaciones/Publicacionesperiodicas/EconomiaIndustrial/RevistaEconomiaIndustrial/406/BLANCO,%20FONTRODONA,%20Y%20P%20OVEDA.pdf>
- Cancelado, H. (2019). *La convergencia conveniente, economía y geopolítica*. En P. C. Barreto (Ed.). Escuela Superior de Guerra.
- Carbaugh, R.-J. (2009). *Economía internacional*. Cengage Learning Editores.
- Comisión Económica para América Latina. (2019). *Informe de la actividad portuaria de América Latina y el Caribe 2018*. Naciones Unidas. <https://www.cepal.org/es/notas/informe-la-actividad-portuaria-america-latina-caribe-2018>
- Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo. (2017). *Informe transporte marítimo 2017*. [https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2019\\_es.pdf](https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2019_es.pdf)
- Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo. (2020). *Informe sobre el transporte marítimo 2020*. Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo. [https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2020summary\\_es.pdf](https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2020summary_es.pdf)
- Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo. (2021, 3 de mayo). El comercio electrónico mundial alcanza los 26,7 billones de dólares mientras el COVID-19 impulsa las ventas en línea. *Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo*. <https://unctad.org/es/news/el-comercio-electronico-mundial-alcanza-los-267-billones-de-dolares-mientras-covid-19-impulsa>
- Consejo de Europa. (s.f.). La globalización (párr. 2). *Manual de educación en los derechos humanos con jóvenes*. <https://www.coe.int/es/web/compass/globalisation>
- Coplelli, G. (2018). *La globalización económica del siglo XXI. Entre la mundialización y la desglobalización*. *Estudios Internacionales*, 50(191), 57-80. <https://doi.org/10.5354/0719-3769.2018.52048>
- De-la-Cruz, I. (2018). *Proteccionismo económico*. *The Economy Journal*. <https://www.theeconomyjournal.com/texto-diario/mostrar/1087392/proteccionismo-economico>

- Departamento Nacional de Planeación. (1991). *La revolución pacífica. Plan de desarrollo económico y social 1990-1994*. Departamento Nacional de Planeación.
- Escudero, E. (2020). Transporte marítimo mueve más del 90 % del comercio mundial. *The Logistics World*. <https://thelogisticsworld.com/comercio-internacional/transporte-maritimo-mueve-mas-del-90-del-comercio-mundial/>
- Féodorova, K. (2013). La contribución histórica de A. T. Mahan. El análisis comparativo de los conceptos geopolíticos. *Universitas. Revista de Filosofía, Derecho y Política*, (17), 3-27.
- Frasson-Quenoz, F. (2015). *Una cartografía de los autores y las relaciones Internacionales*. Univeridad Externado de Colombia.
- García-Sanz, D. (2020). China: gran estrategia y poder marítimo en la era de Xi Jinping. *URVIO, Revista Latinoamericana de Estudios de Seguridad*, (27), 57-72. <https://www.redalyc.org/journal/5526/552663274004/html/>
- Gil, J. (2008). TLC, globalización y el futuro de la ganadería en Colombia. *El cuaderno - Escuela de Ciencias Estratégicas*, 2(3), 23-51.
- Giottho, L. (2021). Corona-crisis y libre comercio. *Clacso*. <https://www.clacso.org/corona-crisis-y-libre-comercio/>
- Innovación en Formación Profesional. (2022, 25 de mayo). *Globalizacion y comercio internacional*. <https://www.ifp.es/blog/globalizacion-y-comercio-internacional>
- Martínez, R. (1984) *La ALALC/ALADI*. Colegio de México.
- Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. (2018). *Informe al Congreso 2018. Sector Comercio, Industria y Turismo*. Ministerio de Comercio, Industria y Turismo.
- Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. (2019). *Estudio de la industria manufacturera en Colombia 2018-2019*. Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. <https://www.mincit.gov.co/getattachment/433a0476-f1ef-4a27-8af5-b2783c341509/Enero.aspx>
- Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. (2020). *Informe sobre los acuerdos*. <https://www.tlc.gov.co/temas-de-interes/informe-sobre-el-desarrollo-avance-y-consolidacion/documentos/ley-1868-informe-2020.aspx>
- Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. (2021a). *Acuerdos TLC Colombia*. Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. <https://www.tlc.gov.co/acuerdos/vigente>
- Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. (2021b). *Comunidad Andina*. Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. <https://www.tlc.gov.co/acuerdos/vigente/comunidad-andina>
- Mochon, F. (2006). Globalización: retos de cara al futuro. *Cuadernos de Ciencias Económicas y Empresariales*, (50-51), 51-83. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2271820>
- Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos. (2021). ¿Cómo funciona el comercio? *Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos*. <https://www.oecd.org/trade/entendiendo-el-sistema-de-comercio-global/como-funciona-el-comercio/>

- Organización Mundial del Comercio. (2013a). La evolución del comercio internacional: perspectiva de la historia económica. En *Informe sobre el comercio mundial 2013*. Organización Mundial del Comercio. [https://www.wto.org/spanish/res\\_s/booksp\\_s/wtr13-2b\\_s.pdf](https://www.wto.org/spanish/res_s/booksp_s/wtr13-2b_s.pdf)
- Organización Mundial del Comercio. (2013b). *Tendencias del comercio: informe del comercio mundial*. Organización Mundial del Comercio. [https://www.wto.org/spanish/res\\_s/booksp\\_s/wtr13-2b\\_s.pdf](https://www.wto.org/spanish/res_s/booksp_s/wtr13-2b_s.pdf)
- Organización Mundial del Comercio. (2020). *Informe anual 2020*. Organización Mundial del Comercio. [https://www.wto.org/spanish/res\\_s/booksp\\_s/anrep\\_s/anrep20\\_s.pdf](https://www.wto.org/spanish/res_s/booksp_s/anrep_s/anrep20_s.pdf)
- Organización Mundial del Comercio. (2020a). *Desplome del comercio ante la pandemia de COVID-19, que está perturbando la economía mundial*. Organización Mundial del Comercio. [https://www.wto.org/spanish/news\\_s/pres20\\_s/pr855\\_s.htm](https://www.wto.org/spanish/news_s/pres20_s/pr855_s.htm)
- Organización Mundial del Comercio. (2021, 31 de marzo). *El comercio mundial listo para una recuperación sólida, aunque desigual, después de la pandemia de COVID-19*. Organización Mundial del Comercio. [https://www.wto.org/spanish/news\\_s/pres21\\_s/pr876\\_s.htm](https://www.wto.org/spanish/news_s/pres21_s/pr876_s.htm)
- Ramírez-Cabrales, F., Pedroza-Nieto, W., & Forero, J.C. (2021). *Intereses marítimos colombianos*. Océano.
- Real Academia de la Lengua Española & Asociación de Academias de la Lengua Española. (2020). *Diccionario de la lengua española* (23.ª ed.). Recuperado el 11 de julio del 2021, de <https://dle.rae.es> (Versión digital 23.4 actualizada en 2020).
- Salvatore, D. (2001). *International economics*. John Wiley & Sons.
- SuperTransporte. (2021). *Boletín estadístico: tráfico portuario en Colombia, año 2020*. Mintransporte. [https://www.supertransporte.gov.co/documentos/2021/Febrero/Puertos\\_04/BOLETIN-TRAFICO-PORTUARIO-2020.pdf](https://www.supertransporte.gov.co/documentos/2021/Febrero/Puertos_04/BOLETIN-TRAFICO-PORTUARIO-2020.pdf)
- Till, G. (2007). *Poder marítimo: una guía para el siglo XXI*. En G. J. Montenegro (Trad.). Instituto de Publicaciones Navales del Centro Naval.
- Troxell, J. (2018). La geoeconomía. *Revista Profesional del Ejército de EUA*, s.d., 50-69.
- Ugarteche, O. (2019). La OMC: *la otra parte de la guerra comercial*. [http://www.obela.org/system/files/La\\_otra\\_parte\\_de\\_la\\_guerra\\_comercial\\_OUG.pdf](http://www.obela.org/system/files/La_otra_parte_de_la_guerra_comercial_OUG.pdf)
- Uribe, S., Díaz, J. y Rodríguez, H. (2016). *Estrategia marítima, evolución y prospectiva*. Escuela Superior de Guerra.
- UTEL. (2017, 12 de mayo). Comercio internacional, desde el trueque hasta el e-commerce. *UTEL*. <https://www.utel.edu.mx/blog/menu-profesional/facultad-de-economia-y-administracion/comercio-internacional-desde-el-trueque-hasta-el-e-commerce/>
- WWF. (2015, 24 de abril). El océano representa la séptima economía mundial. *Comunidad ISM*. <http://www.comunidadism.es/actualidad/el-océano-representa-la-septima-economia-mundial>