



## CONECTIVIDAD E INTEGRACIÓN: ¿CUMPLIRÁ COLOMBIA LA META AL 2019?

CF (RA) Ernesto Cajiao Gómez  
Profesor Universidad de San Buenaventura  
Coordinador Maestría en Gestión Marítima y Portuaria

El documento Visión Colombia II Centenario elaborado y concertado por el Departamento Nacional de Planeación en los últimos años, dedica un capítulo especial al sector marítimo titulado: “**Aprovechar los recursos marítimos**” en el que definió como **Visión** la siguiente: “En 2019 Colombia habrá incorporado el territorio marítimo al desarrollo del país. Este contribuirá significativamente al crecimiento económico sostenible y al aumento del bienestar de la población”.

El mencionado documento plantea igualmente cinco metas para dar cumplimiento a la Visión establecida, una de las cuales, la número 2, es motivo del presente escrito por sus implicaciones en el desarrollo nacional: “**Alcanzar una mayor conectividad e integración internacional, nacional y regional para la competitividad del territorio marítimo y continental colombiano**”.

Una serie de circunstancias que vienen afectando y transformando el ambiente geopolítico regional, las relaciones comerciales y la infraestructura marítima, nos obligan a preguntarnos si desde ahora se están tomando las medidas para garantizar que el país alcance la meta trazada.

Veamos: En primer lugar las relaciones con los vecinos en particular con Venezuela y Ecuador, en donde se dificulta por decir lo menos, asegurar el mantenimiento de políticas de largo aliento, por las razones suficientemente conocidas del carácter de sus líderes. De esa situación no escapa el comercio exterior colombiano máxime si dos de los tres mejores destinos de nuestras exportaciones son precisamente los dos países mencionados.

El otro socio comercial es Estados Unidos, el más importante de todos, pero sumido en el momento presente en los vaivenes de la política interna con miras a las elecciones presidenciales de finales de año, en donde tenemos más que embolado el famoso Tratado de Libre Comercio-TLC y pocas esperanzas de que nuestras relaciones mejoren en el futuro con un eventual gobierno demócrata.



Tan precaria situación ha prendido las alarmas de varias instituciones y grupos de pensamiento que destacan la urgente necesidad de que Colombia **diversifique los mercados** con los cuales sostiene intercambio comercial. Es bien reconocido que Colombia desde hace varios lustros se encuentra rezagada en términos de una adecuada inserción en el comercio internacional, criterio de gran importancia para consolidar el crecimiento económico y para ser altamente competitivo en los mercados globales. <sup>(1)</sup>

No obstante que las cifras frescas del comercio exterior muestran un relativo crecimiento, este se debe más a la recuperación económica mundial y al auge de los precios de los productos básicos que a una mayor oferta exportadora y al fortalecimiento del





comercio exterior. Colombia mantiene el puesto 14 entre 16 países de América latina en el ranking de internacionalización que evalúa entre otros, las exportaciones e importaciones de bienes y servicios, la Inversión Extranjera Directa IED y los ingresos por turismo como porcentaje del PIB.

El índice de desempeño logístico internacional, **Conectados para competir**, un estudio adelantado por el Banco Mundial con el apoyo de una Universidad Finlandesa <sup>(2)</sup> ubica a Colombia en el puesto 82 entre 150 países analizados, con una calificación de 2.5 sobre 5 en la evaluación de siete factores, a saber:

- Eficiencia en los procesos aduaneros en las zonas fronterizas
- Calidad de la infraestructura de transporte y las tecnologías de la información y las telecomunicaciones (TIC's) para la logística
- Facilidad para el arreglo de embarques internacionales

- Competencia de la industria logística local
- Habilidad para la trazabilidad de los embarques internacionales
- Tiempos de entrega de los pedidos en puerto de destino
- Costos logísticos internos

Por otro lado, vale la pena traer a comentario el estudio realizado por la Cámara de grandes usuarios de servicios logísticos de la ANDI en mayo de 2007 titulado **"Estado de los servicios portuarios en Colombia"**<sup>(3)</sup>, del cual extraemos las siguientes conclusiones, entre otras:

- "La capacidad operativa portuaria está llegando al límite.
- Sin incluir las proyecciones de los acuerdos comerciales, la carga está creciendo entre el 9% y el 17% anual en materia de contenedores y el 20% en graneles vegetales. (Este último dato, lejos de enorgullecernos, representa una pérdida de divisas, empleo y desarrollo agropecuario, pues estos volúmenes de





trigo, cebada, arroz y maíz, los deberíamos producir en el país a costos competitivos en lugar de tener que importarlos)

- No se vislumbran soluciones a corto plazo para atender los incrementos en las cargas. Sólo algunas intenciones
- Se requieren inversiones concretas y urgentes que clarifiquen la nueva infraestructura portuaria”

Igualmente observamos en la región el proyecto de expansión del Canal de Panamá, la mayor obra de infraestructura que se realiza en Latinoamérica en la actualidad con inversiones que superan los U.S. \$5.000 millones, que debe entrar en operación en el año 2014, sin contar las inversiones en la modernización de sus puertos en ambos océanos que también superan los U.S. \$2.000 millones, obras que con toda seguridad influirán en el corto plazo no sólo en las relaciones comerciales intraregionales, sino en el transporte marítimo con las nuevas naves post panamax, con capacidades de transporte que superan los 14.000 contenedores, lo que nos transformará irremediablemente, si no tomamos otras medidas a tiempo, en **un país con buques alimentadores** que transporten nuestras mercancías desde y hacia los grandes terminales de trasbordo (HUBS) en Panamá, y, si nos descuidamos, en Manta y Callao.

En el ámbito interno el gobierno no sale muy bien librado y recibe serias críticas por la falta de interés en aportar soluciones aterrizadas y oportunas en materia de conectividad e infraestructura física con alcance estratégico, indispensables para contribuir a la competitividad de nuestros productos en el mercado exterior. La ilusión de un eficiente **punto seco** Buenaventura-Caracas o de la transversal intermodal Tumaco-Pasto-Puerto Asís-Manaos-Belem do Pará, o de la concreción del Plan Puebla Panamá por el Darién colombiano o el proyecto para la integración fluvial suramericana, se mantiene en los libros, en foros y conferencias pasajeras, pero en la realidad la conectividad

regional y el intermodalismo con todo lo que significan para agilizar los procesos logísticos, poco se ven en los planes de gobierno.

Con esta ajustada apreciación de la situación internacional cabe preguntarnos si estamos tomando las decisiones adecuadas que nos conduzcan al cumplimiento de la meta propuesta en el Plan Colombia II Centenario 2019.



Algunos dirán que la fecha-meta está aún lejana pero olvidan que los proyectos macro de infraestructura, en especial en países en vías de desarrollo que no cuentan con los recursos tan a la mano, ni con métodos de planificación de obra tan ajustados como se quisiera, demoran más del doble de lo planeado y terminan costando el triple, sin tener en cuenta las demandas y problemas en la interpretación de los términos de referencia y en la letra de los contratos. ¿Será necesario recordar lo que está pasando con el más cercano y reciente de los contratos como es el de la remodelación del aeropuerto de El Dorado, o con el túnel de la Línea, o con la Vía Tobiagrande- Puerto Salgar?

Un puerto de aguas profundas se tomaría en Colombia desde el momento de la decisión de construirlo al menos 12 años, lo cual estaría justo en los términos del Plan al 2019, siempre que las decisiones se tomaran **HOY**.

Y en el plano del comercio internacional se impone la necesidad de mirar hacia otros mercados, es decir, aplicar el viejo adagio





de **no colocar los huevos en la misma canasta**. Fedesarrollo (4) en su informe mensual de Tendencia Económica, sugiere sustituir mercados hoy concentrados en EE. UU., Venezuela y Ecuador, que podrían tener acceso en otros que permanecen aún inexplorados y que muestran **intensidad importadora atractiva**. (Países que registran una vocación importadora de gran interés por las exportaciones colombianas).

Tales los casos de Argentina, Uruguay y Brasil principales importadores de la cadena petroquímica a los cuales sólo se dirige el 5% de las exportaciones colombianas frente al 43% que se concentra en los mercados de EE. UU., Venezuela y Ecuador. En materia de alimentos el triángulo Guatemala, Honduras y el Salvador (TLC con Centroamérica ya firmado), muestra especial atracción por nuestros productos pero sólo les exportamos el 0,3% frente al 34% que se envía a Venezuela y EE. UU.

Otro caso destacado es el de las industrias gráficas que son muy reconocidas en los países centroamericanos así como en Perú, Noruega y Suiza, hacia los cuales nuestras exportaciones son casi nulas mientras hacia Venezuela y Ecuador se exporta el 40%.

Quedan por mencionar otros atractivos mercados como la Unión Europea, los países del Caribe y los países asiáticos con China a la cabeza con la cual manejamos una balanza comercial deficitaria de más de U.S. \$ 1.400 millones.

Con estas cifras en mente, volvemos a hacernos la pregunta: **¿Estamos tomando las medidas adecuadas y oportunas de conectividad, infraestructura, comercio exterior e intermodalismo para competir internacionalmente en los mercados globales en el 2019?**

- (1) Tendencia Económica, Informe mensual de Fedesarrollo, No. 71, marzo de 2008
- (2) Logistics Performance Index, Connecting to compete, Trade Logistics in the Global Economy, World Bank, 2007
- (3) Estado de los servicios portuarios en Colombia, Cámara de grandes usuarios de servicios logísticos, Édgar Higuera, ANDI, Bogotá, 2007
- (4) Tendencia Económica, ibíd, pág. 3

