

La dinámica actual del contexto organizacional implica fomentar el desarrollo de innovación especialmente en los procesos logísticos del comercio internacional, debido a la gran demanda competitiva en que se manejan las organizaciones para lograr reconocimiento y estabilidad en el tiempo. En este sentido, la innovación representa un factor clave para marcar la diferenciación y lograr una posición representativa de la organización en el mercado. De esta manera, la innovación se presenta mediante el desarrollo de habilidades humanas y capacidades organizacionales en aras de aprovechar las oportunidades para fortalecer el crecimiento de organizacional, principalmente en el campo del comercio internacional que es cada vez más dinámico y cambiante.

Por medio del presente libro se pretende dar a conocer los resultados que representan una opción que contribuyen a la solución de inconvenientes logísticos en el proceso de comercio exterior, evidenciando la importancia de la innovación para que los procesos organizacionales se desarrollen de una manera eficaz y que a su vez permita la optimización de recursos en la logística del comercio internacional. Estas investigaciones fueron desarrolladas por investigadores académicos y estudiantes del programa de Comercio y Negocios Internacionales de la Universidad Simón Bolívar.

El libro está constituido por nueve capítulos, donde se presentan aspectos relevantes del comercio internacional como es la evolución, el impacto, la influencia y el impacto que han tenido las organizaciones a través de su gestión empresarial en distintos sectores comerciales de Colombia.

Desde esta perspectiva, el libro denominado *Impacto de la logística e innovación en el comercio internacional*, resalta su importancia en el análisis de un contexto organizacional sobre los procesos de optimización de recursos en la logística del comercio internacional que abren paso a la creación de nuevas estrategias basadas en experiencias coadyuvantes a las necesidades del desarrollo cambiante del mercado.

Enohemit Olivero Vega

Impacto de la logística e innovación en el comercio internacional

Impacto de la **logística** e **innovación** en el **comercio internacional**

Compiladoras:

Enohemit Olivero-Vega
Yolanda Vega-Sampayo
Angélica Jiménez-Chávez



Escanee el código QR para conocer más títulos publicados por Ediciones Universidad Simón Bolívar



ISBN 978-958-53189-0-8



Impacto
de la **logística**
e **innovación**
en el **comercio internacional**

Compiladoras:

Enohemit Olivero-Vega • Yolanda Vega-Sampayo
Angélica Jiménez-Chávez

IMPACTO DE LA LOGÍSTICA E INNOVACIÓN EN EL COMERCIO INTERNACIONAL

© Enohemit Olivero-Vega • Yolanda Vega-Sampayo • Vilton Johan Ávila-Vergara • Luis Manuel Aycardy-Vegas • Angélica Jiménez-Chávez • Pabla Peralta-Miranda • Martha Lucía Mendoza Castro • Catalina Meza-Romero • Valeria Cubides-López • Rodrigo Restrepo-Mejía • Erick Charris-Parejo • Édgar Méndez-Palomino • Isaac Ibáñez-Díaz • Zory Estefany Vallejo-Gómez • Paula Andrea Ruiz-Vallejo • Adriana Gutiérrez-Mendoza • Mario Suárez-Castro

Compiladoras: Enohemit Olivero-Vega • Yolanda Vega-Sampayo • Angélica Jiménez-Chávez

Facultad de Administración y Negocios

Grupo de Investigación: Pensamiento Contable y Gestión Internacional

Líder: Milena Zabaleta de Armas

Grupo de Investigación: Bio-organizaciones

Líder: María Auxiliadora Iglesias Navas

Proceso de arbitraje doble ciego

Recepción: Junio 2020

Evaluación de propuesta de obra: Agosto 2020

Evaluación de contenidos: Septiembre 2020

Correcciones de autor: Octubre 2020

Aprobación: Noviembre 2020

Impacto de la **logística** e **innovación** en el **comercio internacional**

Compiladoras:

Enohemit Olivero-Vega • Yolanda Vega-Sampayo
Angélica Jiménez-Chávez

Enohemit Olivero-Vega • Yolanda Vega-Sampayo • Vilton Johan Ávila-Vergara
Luis Manuel Aycardy-Vegas • Angélica Jiménez-Chávez • Pabla Peralta-Miranda
Martha Lucía Mendoza Castro • Catalina Meza-Romero • Valeria Cubides-López
Rodrigo Restrepo-Mejía • Erick Charris-Parejo • Édgar Méndez-Palomino
Isaac Ibáñez-Díaz • Zory Estefany Vallejo-Gómez • Paula Andrea Ruiz-Vallejo
Adriana Gutiérrez-Mendoza • Mario Suárez-Castro

Impacto de la logística e innovación en el comercio internacional / Compiladores Enohemit Olivero-Vega, Yolanda Vega-Sampayo, Angélica Jiménez-Chávez; Vilton Johan Ávila Vergara [y otros 16] -- Barranquilla: Ediciones Universidad Simón Bolívar, 2020.

212 páginas; gráficas y figuras a color

ISBN: 978-958-53189-0-8 (PDF Descargable)

1. Comercio exterior 2. Economía internacional 3. Exportaciones 4. Logística 5. Mercado de exportación 6. Innovaciones tecnológicas I. Olivero-Vega, Enohemit, compilador-autor II. Vega-Sampayo, Yolanda, compilador-autor III. Jiménez-Chávez, Angélica, compilador-autor IV. Ávila Vergara, Vilton Johan V. Aycardy-Vegas, Luis Manuel VI. Peralta-Miranda, Pabla VII. Mendoza Castro, Martha Lucía VIII. Meza-Romero, Catalina IX. Cubides-López, Valeria X. Restrepo-Mejía, Rodrigo XI. Charris-Parejo, Erick XII. Méndez-Palomino, Edgar XIII. Ibáñez-Díaz, Isaac XIV. Vallejo-Gómez, Zory Estefany XV. Ruiz-Vallejo, Paula Andrea XVI. Gutiérrez-Mendoza, Adriana XVII. Suárez Castro, Mario XVIII. Título

382 I342 2020 Sistema de Clasificación Decimal Dewey 22ª. Edición

Universidad Simón Bolívar – Sistema de Bibliotecas

Impreso en Barranquilla, Colombia. Depósito legal según el Decreto 460 de 1995. El Fondo Editorial Ediciones Universidad Simón Bolívar se adhiere a la filosofía del acceso abierto y permite libremente la consulta, descarga, reproducción o enlace para uso de sus contenidos, bajo una licencia Creative Commons Atribución 4.0 Internacional. <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>



©Ediciones Universidad Simón Bolívar

Carrera 54 No. 59-102

<http://publicaciones.unisimonbolivar.edu.co/edicionesUSB/>

dptopublicaciones@unisimonbolivar.edu.co

Barranquilla - Cúcuta

Producción Editorial

Editorial Mejoras

Calle 58 No. 70-30

info@editorialmejoras.co

www.editorialmejoras.co

Diciembre de 2020

Barranquilla

Made in Colombia

Cómo citar este libro:

Olivero-Vega, E., Vega-Sampayo, Y., & Jiménez-Chávez, A. (Comps.). (2020). *Impacto de la logística e innovación en el comercio Internacional*. Barranquilla, Colombia: Ediciones Universidad Simón Bolívar.

Contenido

Prólogo	9
Evolución logística de infraestructura y transporte en Colombia (2014-2018)	11
Introducción.....	12
Metodología.....	15
Resultados.....	17
Conclusiones y recomendaciones	24
Referencias.....	24
Influencia de la logística internacional en la competitividad de las exportaciones del departamento del Atlántico de 2006 a 2016.....	27
Introducción.....	28
Antecedentes.....	29
Fundamentación teórica	33
Metodología.....	41
Resultados.....	43
Conclusiones	63
Referencias.....	69
Influencia de los corredores logísticos en la economía de la región Caribe durante el período 2015-2017	75
Introducción.....	76

Referentes conceptuales del término corredores logísticos.....	76
Referentes conceptuales del término transporte multimodal e intermodal	78
Metodología.....	80
Resultados.....	82
Conclusión.....	100
Referencias Bibliográficas.....	101
Gestión de la innovación mediante la tecnología <i>blockchain</i> en el desarrollo del comercio internacional.....	103
Introducción.....	104
Referentes conceptuales del término gestión de la innovación...	104
Referentes conceptuales del término <i>blockchain</i>	106
Metodología.....	107
Resultados.....	108
Conclusión.....	115
Referencias Bibliográficas.....	117
Análisis de innovación en los procesos logísticos del comercio exterior en Colombia.....	119
Introducción.....	120
Metodología.....	124
Resultados.....	126
Conclusiones	132
Referencias.....	133
Evolución de las exportaciones en el sector agropecuario en Colombia durante el período 2016 a 2018.....	137
Introducción.....	138
Metodología.....	145
Resultados.....	147
Conclusión.....	158
Referencias bibliográficas.....	160

Análisis en el comportamiento de las exportaciones colombianas hacia China desde el 2013 hasta el 2018	163
Introducción.....	164
Metodología.....	169
Resultados.....	171
Conclusiones	176
Referencias.....	178
Impacto de las importaciones de aguacates frescos procedentes de México	181
Introducción.....	182
Metodología.....	185
Resultados.....	186
Conclusión.....	189
Referencias bibliográficas.....	190
Impacto de las empresas emprendedoras del sector industrial en la economía del departamento del Atlántico durante el período 2016 al 2018	193
Introducción.....	194
Metodología.....	200
Resultados.....	202
Conclusión.....	206
Referencias bibliográficas.....	208
Acerca de los autores.....	211

Prólogo

Este libro es el resultado de los aportes mancomunados de profesores investigadores y estudiantes de pregrado del Programa de Comercio y Negocios Internacionales de la Universidad Simón Bolívar, quienes han venido desarrollando investigaciones relacionadas con el **Impacto de la logística e innovación en el comercio internacional**.

En este orden de ideas, el presente trabajo bibliográfico parte de los desarrollos teóricos que permiten la comprensión del comportamiento logístico en el comercio internacional. En especial se afronta desde el punto de vista de la innovación, haciendo un análisis exhaustivo desde la literatura abordada. Este proceso permitió conocer en profundidad la importancia que tiene la innovación en la logística de los negocios internacionales y de esta forma se pudo realizar la sistematización de los resultados obtenidos en el estudio.

Este libro consta de nueve capítulos que en forma general hablan de la logística y el comercio internacional, el primer capítulo hace énfasis en el progreso logístico de la infraestructura y transporte colombiano, profundizando en sus avances a través del tiempo. Por su parte, el segundo y tercer

capítulo expresan el predominio de los corredores logísticos en relación con la competitividad económica de la región Caribe de Colombia. A su vez, el cuarto capítulo hace alusión a el comportamiento económico de las empresas emprendedoras del sector industrial, especialmente en el departamento del Atlántico. No obstante, los capítulos cinco y seis mencionan la importancia de la innovación en los procesos de comercio internacional. El octavo y noveno capítulo señalan el auge de las exportaciones e importaciones colombianas y su relevancia en la economía del país.

De esta manera se encuentra estructurado el presente libro, por tanto, se espera que esta obra establezca un avance teórico-práctico acerca de la logística y el proceso innovador en el comercio internacional del país, asimismo pueda servir de guía para futuras investigaciones acerca de la temática abordada en este trabajo.

A continuación, se expresa un especial agradecimiento por el apoyo en el desarrollo de este proyecto editorial a Paola Amar Sepúlveda, Vicerrectora de investigación e innovación de la Universidad Simón Bolívar; también a Yaneth Herazo Beltrán, Directora de investigación. Finalmente, un especial reconocimiento a los investigadores y estudiantes de pregrado del programa de comercio y negocios internacionales, quienes dedicaron su tiempo y decidieron compartir sus resultados en este libro.

Yolanda Vega Sampayo

Profesora investigadora de la Facultad de Administración y Negocios

Evolución logística de infraestructura y transporte en Colombia (2014-2018)

*Adriana Gutiérrez-Mendoza, Enohemit Olivero-Vega,
Yolanda Vega-Sampayo, Angélica Jiménez-Chávez*

RESUMEN

En este capítulo se aborda el tema de la logística y transporte de Colombia, en donde se pretende analizar su evolución durante el período comprendido desde el 2014 al 2018, para el desarrollo de este estudio se implementó el enfoque de investigación cuantitativo, con diseño transversal, bajo la aplicación del método descriptivo y la técnica de investigación analítica documental. Teniendo como resultados un importante avance en la evolución de infraestructura y transporte en el país, por último, se identificó que la infraestructura está a la espera de la implementación del programa 4G dejando en evidencia que de cierta manera ha tenido avances en algunas vías, sin embargo, no es suficiente, aún falta mucho por avanzar para alcanzar los niveles competitivos deseados en lo referente a la infraestructura y el transporte.

Palabras Clave: logística, infraestructura, transporte, competitividad.

ABSTRACT

This chapter deals with the issue of logistics and transport in Colombia, where it is intended to analyze its evolution during the period from 2014 to 2018, for the development of this study the quantitative research approach was implemented, with cross-sectional design, under the application of the descriptive method and the documentary analytical research technique. Having as a result an important advance in the evolution of infrastructure and transport in the country, finally, it was identified that the infrastructure is waiting for the implementation of the 4G program, making it clear that in some ways it has made progress in some ways, however, it is not enough yet there is still a long way to go to reach desired competitive levels in terms of infrastructure and transport.

Keywords: logistics, infrastructure, transportation, competitiveness.

INTRODUCCIÓN

La logística es entendida como los medios en donde se desarrollan o se llevan a cabo procesos de comercialización y elaboración de productos, por lo tanto, se dice que la logística es la conexión entre producción y mercado; por eso en la actualidad la distancia física ya no es impedimento para tener al alcance un producto.

En general, para las empresas la logística compromete el trabajo de planificación y gestión de recursos en el que su principal función se basa en la implementación y control de manera eficaz de los materiales y productos, desde el origen del artículo hasta el consumo de este, con el mayor objetivo de satisfacer las necesidades del consumidor con el costo más bajo posible.

Desde este enfoque se analiza que la alta improductividad e informalidad, hace que la capacidad para amortizar la inversión de un vehículo de carga se extienda en el tiempo (Informe nacional de competitividad 2017-2018 párrafo 3). En este sentido, un mal manejo administrativo de ganancias puede producirse si no se cuenta con una buena logística e infraestructura, y debido a los altos costos de los servicios los clientes prefieren cambiar de opción y dirigirse a otro país donde hay excelentes manejos de logística a costos muy bajos.

Según Lamb, Hair y McDaniel (2002), la logística es el proceso de administrar estratégicamente el flujo y almacenamiento eficiente de las materias primas, de las existencias en proceso y de los bienes terminados del punto de origen al de consumo. Es decir, que a corto y largo plazo genera una ganancia por la efectividad de realizar las actividades con la oportunidad de gestionar otras con mayor nivel de eficacia que vayan perfeccionando el proceso completo de logística para el comercio exterior. Por otra parte, Lalonde (1994) describen la logística como “la Unión de la Gestión de los Materiales con la Distribución Física”.

Un aspecto importante a tener en cuenta es que: “Las economías necesitan redes de infraestructura de comunicaciones, energía o transporte desarrolladas para crecer su mercado interno y así poder competir internacionalmente, no solo importa la cantidad de infraestructura, sino su calidad, por lo tanto, lo más importante del desarrollo de la infraestructura es su contribución a la articulación de la estructura económica de un país” (Sánchez Rozas, 2004).

Por otro lado, la logística no solo son procesos que permiten agilizar la demanda de cierta actividad, por el contrario, también va en conjunto con la infraestructura del país y la agilidad en los procesos de transporte. Para nadie es un secreto que un cambio conlleva constancia continua para que este dé mejoras en los procesos para llegar a la meta. Según Saldarriaga (s.f.) “Colombia ha venido avanzando, más que los países de la región, el tamaño de las empresas y por ende de sus operaciones hace que ya se vean proyectos de envergadura, como por ejemplo automatismos en procesos de almacenamiento y optimización en procesos como el transporte (p.4).

Según Gutiérrez y Prida (1998), señalan que la gestión logística se centrará en la planificación de la política de compras, en la gestión del transporte desde el proveedor hasta la empresa, en el diseño de almacenes y en la gestión de inventarios de materias primas, con el objetivo de mantener una gestión eficiente de las mismas a un coste razonable.

De esta manera, integrando varios aspectos a la logística es que el Concejo Privado de Competitividad (2016-2017) realiza evaluaciones cualitativas a un determinado número de países en los que se estudian aspectos específicos: aduanas, infraestructura, envíos internacionales, calidad y competencia logística, seguimiento y localización, y puntualidad. Al respecto MeetLogistic (2017) señala que existen aspectos para que un país sea logísticamente competitivo.

Desde esta perspectiva, la infraestructura es la base o el esqueleto de toda organización logística para movilizar la mercancía de un lugar a otro y llevar adecuadamente las actividades de transporte de la misma. Es decir, si una empresa quiere exportar un producto necesita de almacenes, transporte y recursos para gestionar la exportación. Se necesitan vías terrestres, una red de puertos y aeropuertos, una red ferroviaria, espacios para albergar plataformas logísticas, etc. Sin infraestructura, no hay logística (MeetLogistic, 2017).

Por otra parte, en lo referente al marco legal, se tiene que la Legislación conforma el conjunto de leyes y normativas que permiten el ingreso de mercancías del exterior de forma segura, rápida y económica a través de las fronteras nacionales, entrelazando Competencias de servicios logísticos que al contar con infraestructura y una legislación con pocas barreras arancelarias se hace necesario contar con empresas especializadas en logística que ofrezcan servicios de calidad y eficiencia en transporte, costos y tiempo de entrega de la mercancía.

Otro aspecto importante de todo esto es el recurso humano, tanto en las empresas, como en los países buscan la manera de contar con personal totalmente cualificado y con gran conocimiento y experiencia en el campo logístico, de tal manera que se posibilite la eficiencia en el movimiento de los envíos.

Un modelo de desarrollo logístico puede ser una estrategia clave para la canalización de las necesidades, al centrarse con prioridad y de forma ordenada según la situación del país. Por esta razón, el transporte de mercancía ha venido en aumento debido a la creciente necesidad de intercambiar bienes y servicios entre países. Esto al igual que otras actividades de producción o fabricación de un producto generan impactos medioambientales, por lo que se debe crear un marco normativo que regule los

aspectos ambientales ligados a la actividad logística, encaminando al sector hacia el desarrollo sostenible y las buenas prácticas dentro de los modelos de negocio.

Con lo expuesto anteriormente, se evidencia la necesidad de que Colombia siga mejorando la infraestructura, el transporte y obviamente la logística; esto con el fin de poder duplicar el crecimiento productivo, el cual permitiría alcanzar un crecimiento anual de hasta más del 5 %. Al igual que los tiempos de espera por parte de las agencias de aduanas, los tiempos muertos en los puertos hacen que todo sea un caos porque cada cliente se organiza según le informen referente al día, hora y fecha de llegada de su carga. La importancia de todo esto se puede ver reflejada en el ofrecimiento de un buen servicio al cliente a nivel general, excelentes tiempos de espera, así como la disminución de los costos de transporte, importación y exportación; lo que conllevaría a incrementar la competitividad, mejorar la rentabilidad en las empresas y por tanto el producto adquiere valor cuando es recibido a tiempo.

METODOLOGÍA

La presente investigación fue de tipo cuantitativa, pues según Hernández, Fernández y Baptista (s.f., p.4), “El enfoque cuantitativo utiliza la recolección de datos para probar hipótesis con base en la medición numérica y el análisis estadístico, con el fin de establecer pautas de comportamiento y probar teorías”. Pero según otros autores como Tamayo y Tamayo (2017, p.35), en su libro *Proceso de Investigación Científica*, la investigación descriptiva comprende la descripción, registro, análisis e interpretación de la naturaleza actual, y la composición o proceso de los fenómenos. El enfoque se hace sobre conclusiones dominantes o sobre grupo de personas, grupo o cosas, se conduce o funciona en presente. Por otro lado, Sabino (1992) afirma que:

“La investigación de tipo descriptiva trabaja sobre realidades de hechos, y su característica fundamental es la de presentar una interpretación correcta. Para la investigación descriptiva, su preocupación primordial radica en descubrir algunas características fundamentales de conjuntos homogéneos de fenómenos, utilizando criterios sistemáticos que permitan poner de manifiesto su estructura o comportamiento”. (p.51)

De esta forma el objetivo de este estudio se centra en trabajar bajo los resultados reales con lo que se quiere especificar y detallar, respecto a cuáles son las falencias del desempeño logístico en Colombia lo que permite a la investigación obtener detalles o respuestas de las características objeto de estudio, las cuales van asociada a la realidad estudiada. A su vez el alcance de la investigación es explicativo porque, según Hernández, Fernández y Baptista (s.f., p.95) los estudios explicativos son aquellos que “van más allá de la descripción de conceptos o fenómenos o del establecimiento de relaciones entre conceptos; es decir, están dirigidos a responder por las causas de los eventos y fenómenos físicos y sociales”. Es decir, se basa en la ponencia de los fenómenos encontrados mediante la realización de la presente investigación.

En concordancia a la naturaleza de la investigación esta se basa en fuentes secundarias, como libros, revistas, artículos científicos y demás portales logísticos que brinden información fidedigna relacionada a la variable de estudio la cual es el desempeño logístico de infraestructura y transporte. Además, el diseño de la investigación es transversal ya que: Hernández, Fernández y Baptista (s.f., p.154) “Los diseños de investigación transaccional o transversal recolectan datos en un solo momento, en un tiempo único”. Es decir, analizan los fenómenos interrelacionados en la investigación en dado tiempos, es por ello que la investigación es transversal, descriptiva y explicativa.

La revisión documental (Sierra Bravo, 1997), en las sociedades modernas, es el registro de los acontecimientos sociales de todo tipo, con fines no científicos, sino informativos, se realiza de manera institucionalizada y permanente a través de escritos, películas, fotografías, reproducciones de sonidos y objetos de toda clase, etc., materializándose y trascendiendo así la información y, por tanto, constituyendo el objeto de la observación documental.

RESULTADOS

Analizando los datos estadísticos arrojados por el Concejo Privado de Competitividad, la evolución logística de infraestructura y transporte es de gran importancia ya que, según este, se desempeña de manera positiva, así mismo, permite que el país se evidencie frente a los ojos de inversores extranjeros de manera más atractiva. Por consiguiente, es importante tener en cuenta que este tema también es fundamental para poder competir no solo con los mercados nacionales, sino también con los internacionales, ya que un buen estado de infraestructura, logística y transporte engloba una serie de factores que admiten optimizar los tiempos y costos de movilizar productos desde la etapa de suministro hasta el cliente final.

Durante los períodos 2007-2016, según el índice de desempeño logístico del Banco Mundial, Colombia tuvo la oportunidad de avanzar tres posiciones en América Latina, estando en el puesto 15 pasó al puesto 12, entre 18 países. Son 160 países que abarca este indicador, el desempeño logístico de Colombia es bastante bajo, resultado de esto no hay una evolución positiva, en 2007 era superada por el 54,8 % de los países, en la actualidad están por encima el 58,8 %. Respecto al promedio de los países de América Latina y de la OCDE Colombia tiene un desempeño muy bajo en cuanto a desempeño logístico.

En la Figura, el indicador refleja que no solamente son las insuficiencias en la infraestructura, el bajo desempeño logístico de Colombia incide en otras variables críticas, tales como el mal manejo del tiempo en cuanto a agencias de aduanas, los inconvenientes para pactar precios competitivos con los envíos, seguimiento a las mercancías, la limitada competencia y la mala calidad de los servicios logísticos.

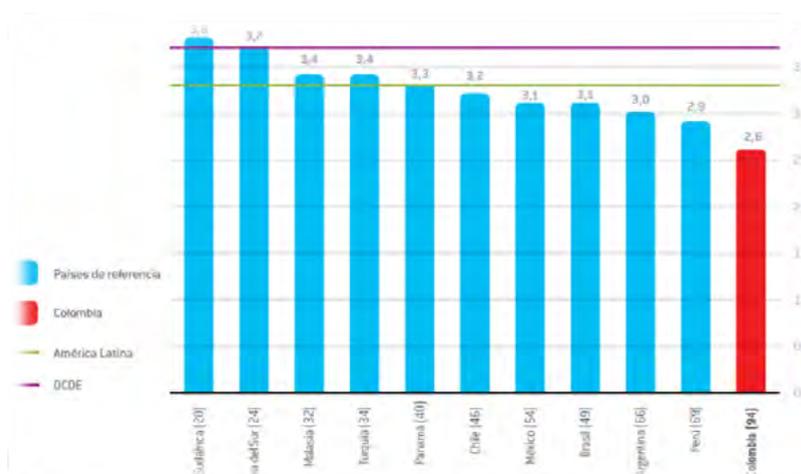


Figura 1. Índice de desempeño logístico 2016. Banco Mundial, Concejo Privado de Competitividad, 2016-2017, p.132

Además de la deficiencia de la infraestructura, los inconvenientes logísticos también están relacionados a los costos elevados de transporte, la falta de zonas para cargue y descargue de mercancías, la falta de recursos humanos y zonas logísticas, etc. A pesar del incremento de inversión en los últimos años, la infraestructura de transporte presenta una caída en calidad de lo anteriormente nombrado en el entorno internacional.

En el 2006 el 67,2 % de los países estaban en una posición mejor que Colombia. En el 2016 lo está el 81,9 %. En cuanto a transporte multimodal el escaso desarrollo de estos implica que el 72 % de la carga sea transportada

por modo carretero y solo el 27 % por vía férrea (más del 98 % pertenece a carbón).

Por otra parte, la variable del transporte con el bajo desempeño también influye de manera negativa en la logística y en la evolución del país. En el 2014 el sector de transporte requería más de ocho trabajadores para producir lo que produce un trabajador de ese sector en Estados Unidos. A todo esto se le suman los altos costos de exportación que son por la ineficiencia en las aduanas y en el mal manejo de tiempo en puertos y fronteras.

Ahora bien, se sabe que está en proceso la implementación 4G que posibilita significativos ahorros en los tiempos de viaje en un promedio de 30 %; también cabe señalar que los tiempos muertos en los puertos los cuales también deben ser reducidos para que así sean más significativos los ahorros, tanto para la evolución como para los inversores de este proyecto. Una estimación en el tramo Bogotá-Buenaventura los promedios de espera en los puertos están alrededor de 8 horas o más la reducción de este tiempo sería de 6 horas, claro está, si implementan el programa 4G (Ver figura 2).



Figura 2. Ahorro en tiempo de viaje con el programa 4G Bogotá-Buenaventura. ANI, DNP y Concejo Privado de Competitividad, 2016-2017, p.146

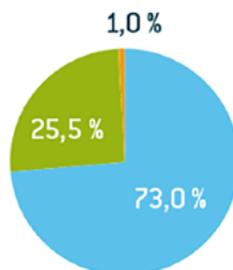
En el 2018 Colombia logró obtener un puntaje representativo en su historia en el Índice de Desempeño Logístico, puesto que logró avanzar 36 posiciones a diferencia del año 2016 (del puesto 94 al 58) hoy se encuentra en el quinto puesto en América Latina de acuerdo al Banco Mundial (2018) ver la Figura 3.

El transporte de carga en el país está concentrado en el modo carretero.

- Carretera
- Vía férrea
- Fluvial

Fuente: Ministerio de Transporte (2017).

Modos de transporte de carga en Colombia, 2017



De las 2.400 empresas de transporte registradas, alrededor de 2.000 son informales y solo el 25 % de los conductores se encuentra formalizado (BID, 2016).

Los procesos de comercio exterior representan el 70 % de los tiempos en toda la cadena logística (DNP, 2018).

Figura 3. Desempeño logístico: Infraestructura, transporte y logística. Compite, 2018.

El pasado 2018 Colombia mejoró en cuando a posición y puntaje y en todos los factores que constituyen el índice de desempeño logístico, haciendo excepción de la capacidad de los envíos al llegar a su destino final y a tiempo, en este factor ocupa el puesto 81 tres posiciones menos que en el 2016 destacando que su puntaje fue de 3,2. Lo que hace que el país tenga bajos puntajes y posiciones es la ineficiencia y eficacia de las aduanas, competencia en calidad de los servicios logísticos, pero cabe resaltar que

el país avanzó significativamente en cuanto a puntaje y posición, ver Figura 4 (Compite, 2018).

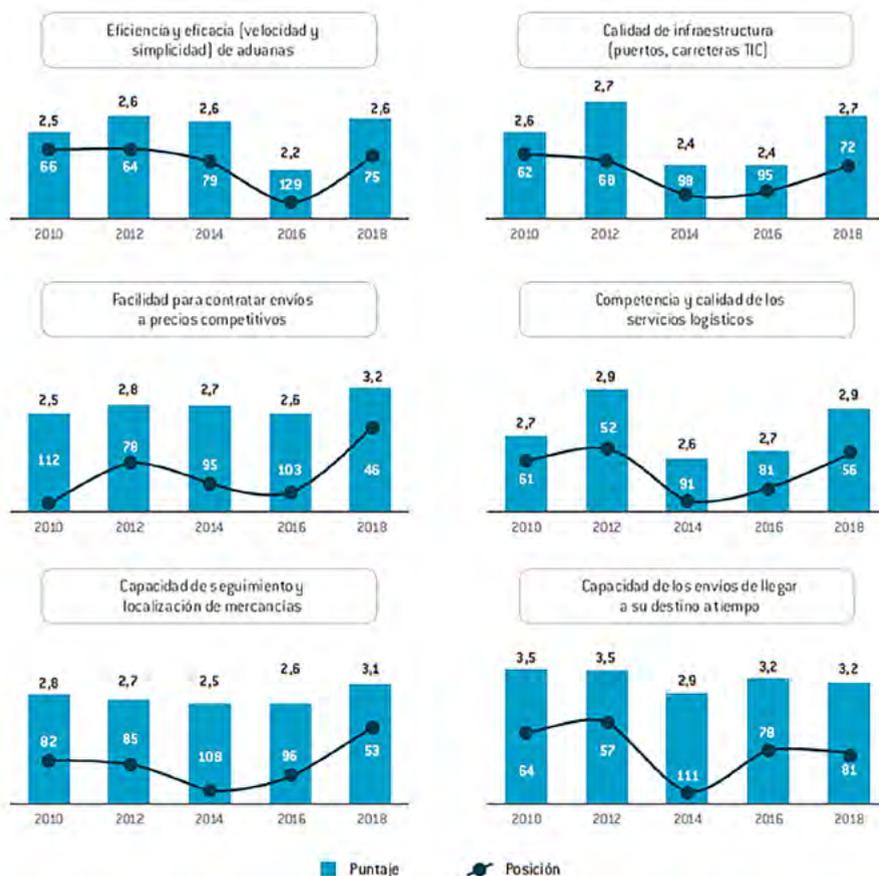


Figura 4. Índice de desempeño logístico Colombia 2010-2018. Compite (2018), p.107

De acuerdo a la medición del índice de Desempeño logístico del Banco mundial, Colombia consiguió la máxima calificación en 2018, con un puntaje de 2,94 % sobre 5; en cuanto a posiciones el país avanzó de manera significativa el último año. En esta ocasión el país tuvo una posición de 82 entre 150, solo el 36,3 % tuvo un mejor lugar en 2018, el país logró el puesto 58 entre 160. En este sentido, Colombia evidencia un pequeño avance en cuanto

a posición y puntaje, al superar en posiciones a los países de Argentina y Perú, respectivamente.

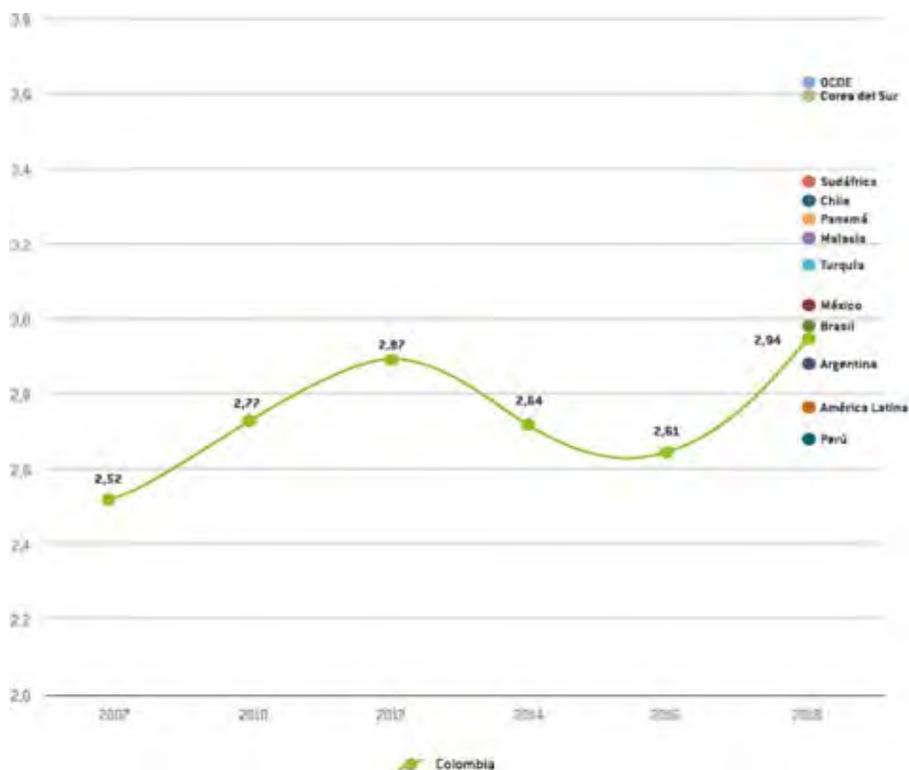


Figura 5. Índice de desempeño logístico. Compite (2018), p.106

Muy a pesar del aumento que ha presentado la inversión en infraestructura de transporte durante los últimos años, Colombia sigue registrando una caída respecto a la calidad de la infraestructura en el contexto internacional. Mientras que en 2006 el 67,2 % de los países estaba en una mejor posición que Colombia, en 2016 se ubicó en el 81,9 %. Esta posición ubica a Colombia en el puesto 113 entre 138 países, y en la última posición en comparación a los países de referencia. Ver Figura 6 (Compite, 2016).



Figura 6. Calidad de infraestructura Colombia y países de referencia. Compite (2016), p.136

En lo referente al transporte multimodal, se evidenció que el escaso desarrollo de las formas conlleva a que el 72 % de la carga sea transportada por carretera y solo el 27 % (del que más del 98 % corresponde a carbón) por vía férrea. Esto con en comparación a los países de referencia, se evidencia la fuerte dependencia de Colombia en cuanto al modo vial (Ver figura 7) (Compite, 2016).

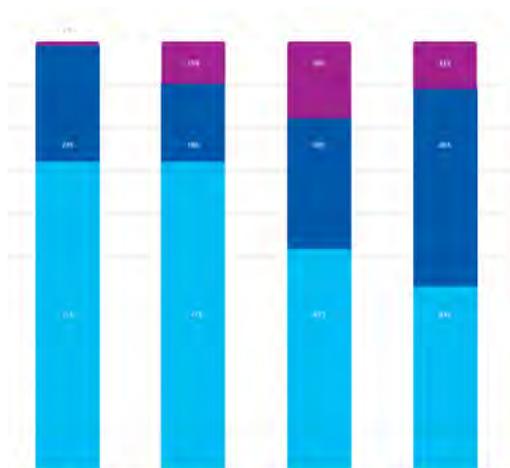


Figura 7. Carga interna transportada por distintos modos. Compite (2016), p.137

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Como resultado del presente trabajo de investigación y recordando que son tres variables las que hicieron parte de esta investigación, pero en el camino se fueron desglosando más factores que intervienen en la evolución del país, como primera medida la infraestructura del país no es la más adecuada para brindar el mejor servicio a tiempo de transporte, la infraestructura está a la espera de la implementación del programa 4G que de cierta manera ha tenido avances en ciertas vías, pero no es suficiente aún falta mucho por avanzar, sabiendo la gran importancia que representa este programa para el país.

Por otra parte, no solamente es tener buena infraestructura, porque de nada vale reducir los tiempos de viajes desde la capital si cuando llegue al puerto son absurdas las horas de espera, sea para el cargue o descargue. Cabe resaltar que al compararse los costos de logística evidenciados en la Figura 4, se analiza que la diferencia de los costos para Colombia frente a otros países es significativa. Por tanto, se presentan costos elevados, tiempos de espera ilógicos tanto en puertos como en agencias de aduana.

Continuar con planeaciones estratégicas que fortalezcan a cada una de las entidades en materia de cada factor problema, elaborar programas de revisión de déficit, insuficiencia en cada factor problema aun ya sabiendo cuáles son los valores actuales. A lo largo de esta investigación que desglosa cualquier cantidad de información se puede dar cuenta la falta de organización que también existe, todo se puede lograr, hay que ser persistente y tener constancia en los procesos.

REFERENCIAS

Concejo privado de competitividad. (2016-2017). Desempeño logístico de infraestructura y transporte. https://compite.com.co/informe/informe-nacional-de-competitividad-2016-2017/desempeno-logistico-infraestructura-transporte-y-logistica/#cpc_breadcrumb.

- Concejo Privado de Competitividad. (2016-2017). Recuperado : <https://compite.com.co/wp-content/uploads/2016/11/ITLCap.pdf>.
- Consejo privado de competitividad (2018). Desempeño logístico: infraestructura, transporte y logística. Recuperado de: https://compite.com.co/informe/informe-nacional-de-competitividad-2017-2018/desempeno-logistico-infraestructura-transporte-y-logistica/#cpc_breadcrumb
- Hernández, Fernández & Baptista (s.f.). *Metodología de la investigación*. Sexta Edición. Recuperado de: <http://observatorio.epacartagena.gov.co/wp-content/uploads/2017/08/metodologia-de-la-investigacion-sexta-edicion.compressed.pdf>
- Gutiérrez, G. & Prida, B. (1998). *Logística y distribución física*. Madrid: McGraw-Hill.
- Lalonde, B. J. et al. (1994). Emerging Logistics Strategies: Blueprints for the Next Century. *International Journal of Physical Distribution and Logistics Management*, 24(7) pp.35-47.
- Lamb, C., Hair, J. & McDaniel, C. (2002). *Marketing*, Sexta Edición. International Thomson Editores S.A., p.383
- MeetLogistics (2017). *Competitividad Logística: Los 6 puntos para que un país sea logísticamente competitivo*. 2017. Recuperado de: <https://meetlogistics.com/cadena-suministro/competitividad-logistica/>
- Sabino, C. (1992). *El proceso de la investigación*. Caracas, Venezuela: Editorial Panapo. p.51. Recuperado de: https://metodoinvestigacion.files.wordpress.com/2008/02/el-proceso-de-investigacion_carlos-sabino.pdf
- Sánchez, P.R. (2004). *Desarrollo de infraestructura y crecimiento económico: revisión conceptual*. CEPAL. Recuperado de: <https://www.cepal.org/es/publicaciones/6441-desarrollo-infraestructura-crecimiento-economico-revision-conceptual>.
- Tamayo y Tamayo, M. (2017). *El proceso de la investigación científica*. México D.F.: Editorial Limusa, p.35.

Cómo citar este capítulo:

Gutiérrez-Mendoza, A., Olivero-Vega, E., Vega-Sampayo, Y. & Jiménez-Chávez, A. (2020). Evolución logística de infraestructura y transporte en Colombia (2014-2018). En Olivero-Vega, E., Vega-Sampayo, Y., & Jiménez-Chávez, A. (Comps.), *Impacto de la Logística e Innovación en el Comercio Internacional* (pp.11-25). Barranquilla, Colombia: Ediciones Universidad Simón Bolívar.

Influencia de la logística internacional en la competitividad de las exportaciones del departamento del Atlántico de 2006 a 2016

*Zory Estefany Vallejo-Gómez, Paula Andrea Ruiz-Vallejo,
Enohemit Olivero-Vega, Yolanda Vega-Sampayo*

RESUMEN

El presente capítulo se enfoca en analizar la influencia de la logística internacional en la competitividad de las exportaciones del departamento de Atlántico durante el período de 2006 a 2016, para la realización de este estudio, se aplicó el enfoque de investigación cuantitativo, con el diseño de investigación transversal, también se tuvo en cuenta el método descriptivo y la técnica de investigación aplicada en este caso fue la analítica documental. A través de esta metodología se logró evidenciar que Colombia tuvo un bajo rendimiento en logística durante el período de 2007 – 2016 en comparación al crecimiento de otros países de América Latina; finalmente, se analiza que uno de los desafíos que enfrenta el departamento del Atlántico es mejorar la relación precio y calidad del servicio logístico, donde incluye una agenda compleja y transversal de inversiones con intervenciones de gestión pública y privada en cada uno de los elementos que componen la optimización y el mejoramiento del sistema; esto con el fin de incrementar su competitividad regional y un comportamiento ascendente en relación con las exportaciones.

Palabras Clave: logística, competitividad, exportaciones, infraestructura.

ABSTRACT

This chapter focuses on analyzing the influence of international logistics on the competitiveness of the exports of the department of Atlantic during the period from 2006 to 2016, to carry out this study, the quantitative research approach was applied, with the design of cross-sectional research, the descriptive method was also taken into account and the research technique applied in this case was documentary analytics. Through this methodology it was possible to show that Colombia had a low performance in logistics during the period of 2007-2016 compared to the growth of other Latin American countries; Finally, it is analyzed that one of the challenges facing the department of the Atlantic to improve the price-quality ratio of the logistics service, includes a complex and transversal investment agenda with public and private management interventions in each of the elements that make up the optimization and improvement of the system; this in order to increase its regional competitiveness and an upward behavior in relation to exports.

Keywords: logistics, competitiveness, exports, infrastructure.

INTRODUCCIÓN

La historia del departamento del Atlántico ha estado estrechamente relacionada con su actividad industrial, impulsada principalmente por el comercio y la gran cantidad de inversiones que le permitieron crecer a tasas altas durante los últimos años del siglo XIX y los primeros del XX, especialmente por los avances que tuvo y, aún en la actualidad, sigue teniendo el departamento y específicamente la ciudad de Barranquilla en las áreas de infraestructura y logística. Como es lógico, las regiones buscan atraer crecimiento económico, de tal manera que les permita a sus ciudadanos un aumento en la calidad de vida, al igual que atraer un buen clima empresarial que incentive a la inversión y a la creación de empleos, logrando así ser más competitivos y estar a la altura de otros sectores del país que se encuentran más avanzados en este aspecto.

La presente investigación busca realizar un análisis acerca de cómo las plataformas logísticas y el transporte de mercancías influyen de manera positiva o negativa especialmente en la competitividad de las exportaciones del departamento del Atlántico, tomando como punto de referencia la ciudad de Barranquilla por ser la capital y por su ubicación estratégica en la desembocadura del río Magdalena. Barranquilla se muestra hoy como una de las zonas geográficas más competitivas del país, por lo tanto, se pretende demostrar por medio de indicadores económicos y sociales la influencia que la logística ha tenido en la ciudad y su Área Metropolitana en el crecimiento y desarrollo del departamento.

En este sentido, la logística está estrechamente relacionada con la forma en que las empresas integran sus conocimientos, acciones y medios destinados para prever y proveer los recursos necesarios, de manera que permitan realizar una actividad principal en tiempo y costos más oportunos, todo por medio de un marco de productividad y calidad que le posibiliten al departamento ser competitivos con otros mercados nacionales e internacionales.

Al respecto, el departamento del Atlántico se perfila como una de las regiones de Colombia con mayor potencial de crecimiento en el futuro gracias al importante desarrollo en términos económicos y sociales y a su ubicación geográfica privilegiada que le facilita a las empresas importar bienes de calidad y materias primas a menores costos para la transformación y exportación, además porque tiene uno de los puertos más grandes de Colombia y una excelente ubicación para ser un centro industrial y logístico con capacidades de tener una economía exportadora de bienes y servicios de alto valor agregado e innovación. Para esto se deben tener en cuenta distintos factores, como políticas y estrategias innovadoras que faciliten la transformación productiva y territorial, al igual que obras en infraestructura en los modos de transporte: terrestre, fluvial, portuario y aeroportuario que optimicen la calidad logística de la región y que influyan considerablemente en el tiempo y los costos de los productos y materias primas.

En esta dirección, es necesario conocer que la logística contribuye a la competitividad de Colombia así como del departamento del Atlántico, gracias a que genera elevados niveles de calidad de vida y altos ingresos *per-cápita*, permitiendo así el dinamismo de las economías avanzadas en los sectores productivos, respetuosos con el medioambiente e innovadores en bienes y servicios de alto valor agregado, generando a su vez un ambiente de negocios que incentive la inversión local y extranjera y propicie el desarrollo integral y equitativo de la región.

ANTECEDENTES

En el siguiente apartado se realizará un acercamiento a investigaciones a fines al tema en cuestión, con el fin de delimitar y hacer un compendio de conocimientos existentes en el área de estudio. Un primer trabajo corresponde a Cantillo *et al.* (2011), quien realizó la *Aplicación de los fundamentos de clúster y competitividad al sector logístico del departamento del Atlántico, Colombia*. En este se muestra un enfoque general del sector logístico del

departamento del Atlántico en el que se hace énfasis a la evolución que este ha tenido a través de los años, tomando como referencia datos de entidades públicas y privadas para lograr realizar análisis y conocer la importancia del desarrollo de clúster que fortalezcan la planeación estratégica, la competitividad y la puesta en marcha de políticas nacionales de productividad.

La investigación se enmarcó dentro de un proyecto factible en donde se determinó que el departamento del Atlántico cuenta con una ubicación geográfica privilegiada que le permite tener grandes ventajas comparativas y competitivas en diferentes sectores, especialmente en el logístico. Aun así, el crecimiento que este sector presentó fue rezagado en comparación al desarrollo que tuvieron otras ciudades de la región Caribe colombiana, como Cartagena y Santa Marta. Sin embargo, se pudo detectar que el Atlántico representa un punto nodal de intercambio de mercancías, en el que juega un papel relevante como centro de distribución de carga a nivel nacional y regional, contribuyendo a la generación de empleos y dinamizando la actividad económica.

Este trabajo es pertinente con la investigación aquí planteada ya que muestra el crecimiento del clúster logístico en el Atlántico, su desarrollo histórico y la importancia de este en el fortalecimiento de la actividad comercial del departamento y la competitividad de las exportaciones. Igualmente, permite estudiar de cerca el comportamiento del sector logístico en los últimos 10 años, en el cual es posible observar las inversiones y avances que el país ha hecho en materia de infraestructura y recursos humanos para fortalecer la planeación estratégica del departamento del Atlántico que busca consolidarse como un punto nodal de intercambios comerciales seguros y eficientes.

Una segunda investigación de Lombana-Coy, Cabeza y Muñoz (2016), denominada *Competencias en la cadena de suministro del sector logístico en Barranquilla, Colombia*, se enfoca en el sector logístico desde el punto de vista de los recursos humanos y el personal, basándose en la labor de estos en la potencialización de las actividades y el éxito de la cadena de suministros. Dentro de este estudio se muestra información de 12 competencias genéricas y 12 competencias específicas de acuerdo con áreas administrativas y operativas.

En este se pudo concluir que los diferentes cargos que participan en la cadena de suministros son claves para la formulación y orientación del sector logístico. En este caso se toma como referencia la elaboración de programas nacionales de recursos humanos que permitan mejorar el desempeño laboral/profesional. De igual manera, dentro de la investigación se realizó una relación entre las dos variables de estudio, basándose en la perspectiva de que es comprobado que los estudios sectoriales no deben realizarse de manera independiente ya que tanto el área administrativa como la operativa trabajan unidas para lograr un excelente rendimiento, enfocado en la eficiencia, la eficacia y las necesidades del cliente.

Este estudio es de gran relevancia dentro de la investigación porque permite conocer la importancia del establecimiento de políticas para promover competencias en el marco de los recursos humanos que mejoren la efectividad organizacional y la competitividad. Así mismo, demuestra el impacto de las competencias del personal en la labor logística, siendo estos generadores de crecimiento, eficiencia y buen rendimiento en los distintos puertos y centros de distribución del país, todo esto a través de la cadena de suministros y la utilización de las TIC.

Así mismo, Cepeda, Diartt y Granger (2016) realizaron un estudio titulado *Comportamiento reciente de la industria y sus exportaciones en el Atlántico*.

En esta investigación se muestran los resultados de las exportaciones del departamento del Atlántico en un lapso de 5 años. Así mismo, relaciona por medio de estudios cuantificados, la causalidad entre la apertura comercial y el desempeño de la economía colombiana, enfocando estos efectos sobre la economía, la logística y otros sectores específicos.

Según Cepeda *et al*, el departamento del Atlántico participó con un 3,4 % en promedio en las exportaciones totales del país desde el año 2000, considerándolas bajas con respecto a los estándares internacionales. Aun así, se resalta el buen comportamiento de la industria durante los últimos años y compara la dinámica del departamento con la de otros departamentos del país en términos de valor agregado, productividad e intensidad tecnológica.

Dicha investigación es relevante para determinar el nivel de crecimiento que han tenido las exportaciones del departamento del Atlántico durante los últimos años. El aumento de las exportaciones representa las mejoras y la ardua labor logística que se viene realizando en los distintos centros industriales y de almacenamiento de la región Caribe y el Atlántico. Así mismo, por medio de estos datos se puede determinar cómo la logística y la cadena de suministro representa un punto esencial para el crecimiento económico, el aumento de las exportaciones y la competitividad a nivel internacional.

Un cuarto trabajo realizado por Ospina & Sanabria (2016) toma por título *Marco general de análisis de la formación logística en Colombia*. En esta investigación se hace una revisión de la logística a nivel país, su historia y desarrollo, partiendo desde la premisa de que esta es de gran importancia para el comercio y los negocios ya que constituye un medio de enlace entre el sistema productivo y el mercado. De igual manera, los autores afirman que Colombia recientemente ha hecho cambios significativos en logística

para avanzar hacia una perspectiva más contemporánea que involucra el desarrollo económico, social y ecológico del país.

Estos autores, resaltan la importancia de la articulación del sistema de ciencia, tecnología e innovación en las organizaciones, así como mejoras en el sistema judicial y del capital humano vinculado a la logística. En este se determinó que en los últimos años el país ha tenido avances en infraestructura y logística, pero que al igual resulta necesario realizar mejoras y fortalecer la inversión por parte del Gobierno en los sistemas férreos, fluviales y terrestres. Así mismo, se hace énfasis en el contexto gubernamental colombiano en temas logísticos y en las estrategias transversales que han sido incluidas en los planes nacionales de desarrollo de los últimos Gobiernos.

Este trabajo se relaciona con la investigación planteada ya que permite conocer el ámbito logístico desde el punto de vista nacional basándose en el contexto actual de Colombia, permitiendo determinar los requerimientos sociales y las condiciones en que se encuentra el sector para establecer el impacto que tiene sobre las exportaciones del país y del departamento del Atlántico, contribuyendo a la competitividad de estos.

FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA

Teniendo en cuenta que este trabajo tiene como fin dar a conocer la influencia que tiene la logística internacional en la competitividad de las exportaciones del departamento del Atlántico, es importante mencionar y describir los diferentes conceptos y teorías que desprenden este tema de investigación, con el fin de tener un apoyo conceptual que oriente y amplíe el horizonte de estudio. Para empezar, entenderemos el concepto de logística internacional, el cual es definido por Gutiérrez, Casas, Prida y Romero (1998) como el conjunto de actividades que se ocupan del flujo de productos terminados (y del flujo de información a él asociado), desde el

final del proceso de fabricación hasta que dichos productos se encuentran en manos de los clientes. Por otro lado, también es definida, según Council of Logistics Management (2000, p.14), como:

El proceso de la cadena de suministro que planifica, implementa y controla el eficiente y efectivo flujo (hacia arriba y hacia abajo) y almacenamiento de bienes, servicios e información entre el punto de origen y el de consumo con el objetivo de satisfacer las necesidades del consumidor.

Definida de manera general es comprendida como los procesos que se articulan para llevar a cabo una función y demanda determinada. En este sentido, podemos encontrar una definición más integrada, Casanovas y Cuatrecasas (2001) aseguran que teniendo en cuenta el nivel de los servicios, la logística internacional es el proceso encargado de diseñar y llevar a cabo la gestión de flujos e información entre los clientes y proveedores, en estos intervienen diferentes factores como la distribución, fabricación, aprovisionamiento, almacenaje y transporte, además se necesita tener disponible y a tiempo las cantidades de insumos con los mínimos costos posibles sin que se vea afectada la calidad de los productos, con el objetivo de satisfacer las necesidad de los clientes y un mercado tan exigente como lo es el internacional con productos competitivos.

En referencia a lo anterior, este último es más preciso a los procesos relacionados a la parte competitiva de la logística, en este caso, haciendo énfasis en las exportaciones del departamento del Atlántico. INEGI (2011) afirma que las exportaciones son la venta, trueque o donación de bienes y servicios de los residentes de un país a no residentes; así mismo, se puede determinar que es una transferencia de propiedad entre habitantes de diferentes países. Es por ello, que la logística por medio de sus sistemas de planificación y control del flujo de materiales y productos terminados, juega un papel importante con las exportaciones, haciendo que estas sean

competitivas y puedan diversificar mercados y no depender exclusivamente de la economía nacional.

Además, con el proceso de exportaciones se adquiere experiencia y alianzas estratégicas con empresas internacionales en la búsqueda de mejorar procesos, calidad y poder disminuir costos, de igual manera aumentar el volumen de ventas (PROCOLOMBIA, *s.f.*).

Desde una visión más amplia, la actividad logística introduce objetivos que incorporan otras dimensiones más allá de la estrictamente asociada a la búsqueda de mayores ganancias por parte de las unidades empresarias. Entre esos objetivos pueden mencionarse la búsqueda de eficiencia y efectividad a nivel de la cadena de valor o la mejora en la competitividad y la planificación del desarrollo desde unidades nacionales, subnacionales o incluso a través de otro tipo de organismos, tanto de tipo público como privado (Canitro & García, 2012).

En este orden de ideas, Porter (2008) afirma que “la Competitividad de una nación depende de la capacidad de su industria para innovar y mejorar; las compañías a su vez ganan ventajas sobre los mejores competidores del mundo debido a la presión y al reto”. Tanto en los países como en las empresas la competencia resulta cada vez más internacional, por eso las diferencias de una nación en valores, economía, cultura e historia, contribuyen al éxito competitivo y a su posición en un entorno que cada vez es más progresivo, dinámico y estimulante.

El autor también se refiere a la competitividad como “el valor que una empresa logra crear para sus clientes, y que supera los costos”, todo esto por medio de mejoras que aporten un valor agregado a los productos o servicios a comercializar, de manera que permitan añadir características por las que el cliente prefiera la empresa, por encima de sus competidores.

El foro económico mundial (Porter & Schwab, 2008) The global competitiveness report 2008-2009, afirma que la productividad de un país determina su capacidad para mantener niveles altos de ingresos, siendo este además un indicador de eficiencia dentro de las labores logísticas, permitiendo asegurar menores costos operativo.

De igual forma, la productividad es un determinante esencial para la rentabilidad de las inversiones, la cual es un factor importante para explicar el crecimiento potencial de una economía. La medición de la competitividad también implica determinar los distintos componentes que la generan y el grado de impacto de los mismos.

De acuerdo con Oster (2000) la Competitividad de una empresa se basa en la capacidad que tienen para producir bienes con patrones de calidad específicos, utilizando para ello herramientas comerciales y empresariales que permitan adquirir posición dominante dentro del mercado, logrando hacer una utilización eficiente de los recursos, que a su vez otorguen mayor productividad en comparación con empresas semejantes en el resto del mundo durante cierto período de tiempo. La importancia de esto radica en saber cómo administrar los recursos de la empresa para incrementar su productividad y estar prevenido a los requerimientos del mercado.

Asimismo, y acorde con lo expuesto por los autores, no solo depende de la capacidad de mantener los altos estándares, sino la forma en cómo estos se administran, de manera que cada proceso resulte lo más eficiente y eficaz posible. Por otro lado, el World Economic Forum (WEF, 2011) define a la competitividad como el conjunto de instituciones, políticas y factores que determinan el nivel de productividad de un país, siendo capaz de aprovechar los recursos con los que se dispone, logrando aplicar tecnología de punta y estrategias logísticas coherentes que le permitan generar

mejoras continuas en los procesos y una rápida adaptación al cambio en un mundo en constante evolución.

Es importante traer a cabalidad la relación entre la logística internacional y la competitividad, Canitro & García (2012) afirman que esta unión se refiere a “la capacidad de capturar valor a partir de disminuir los costos y hacer más eficiente los procesos de abastecimiento, producción y comercialización de bienes”, teniendo diferentes ventajas y oportunidades para las empresas tanto privadas como públicas y para el país. Igualmente, estos autores mencionan que los progresivos incrementos en los costos conllevan la necesidad de pensar en estrategias que ayuden al crecimiento de los niveles de competitividad y a su vez que aporten a sostener o aumentar la rentabilidad.

Dentro de la disminución de costos en la logística el objetivo principal no es minimizar el costo del transporte, sino sus costos logísticos totales, e ir mejorando y aumentando sus cadenas de abastecimiento en los mercados nacionales para posteriormente llegar a los internacionales. La reducción de inventarios y las mejoras en los niveles de servicio en la distribución de bienes tienen un impacto significativo en las características de los productos y servicios que son ofertados en un mercado global (Canitro& García, 2012).

La logística competitiva es algo nuevo que ha revolucionado los estándares habituales, es por eso que Meet Logistics (2017) se refiere a esta como la actividad principal de apoyo al movimiento de productos entre países por medio de mecanismos de planificación interna y externa, permitiéndoles hacer una coordinación óptima de todos los factores que influyen en la decisión de compra del cliente; esta depende fundamentalmente de las empresas cuya actividad principal es gestionar el movimiento de productos de forma eficaz, desde el punto de origen hasta su destino.

Este tipo de logística permite el crecimiento de las exportaciones de las naciones, siendo esta la razón por la que los países han de prepararse para ser más competitivos desde un punto de vista interno para ofrecer servicios logísticos de calidad a sus empresas y ciudadanos y externo para servir de conexión entre los diferentes territorios o regiones del mundo.

Una logística ineficiente conlleva a un alza en los costos del comercio y, por ende, reduce la integración mundial, siendo los países en desarrollo los más afectados ya que son los que buscan competir en el mercado global, es por esto que el Banco Mundial (2009) comenzó a estimar una forma de medir el desempeño logístico de un país por medio de un sistema que permitiera identificar sus desafíos y oportunidades, al igual que medir la eficiencia de las cadenas de suministro de cada uno y la manera en cómo se desenvolvían en el comercio con sus socios comerciales.

El índice de desempeño logístico se enfoca en diversas variables que permiten determinar la competitividad de un país, entre ellas la eficiencia y transparencia en la gestión aduanera, la calidad y disponibilidad de infraestructura para el transporte y las cargas, los despachos internacionales, la calidad y competitividad logística de los servicios que se ofrecen, el seguimiento y trazabilidad de los envíos y la puntualidad en el cumplimiento de los tiempos de entrega pactados. Este tipo de estudios, permiten a los países tomar decisiones enfocadas al mejoramiento y fortalecimiento de cada una de sus variables, permitiéndoles conocer sus puntos deficientes y saber cómo están posicionados frente a los demás países del mundo.

En este orden de ideas, cabe traer a colación la participación de la infraestructura en los procesos competitivos y logísticos del país, siendo definida por PROCOLOMBIA (s.f) como un determinante para establecer el costo final del producto y como un factor indispensable para el crecimiento de la economía, ya que esta mejora el bienestar de la población, reduce los costos

logísticos, impacta en el crecimiento del PIB, fomenta la competitividad y dinamiza el flujo del comercio exterior. Por esta razón, cualquier estrategia económica de diversificación de exportaciones necesariamente debe tomar en consideración el funcionamiento y organización de la infraestructura logística que lo soporta.

Legiscomex (2017) afirma que el desarrollo de la infraestructura de los países se ha convertido en una variable fundamental para el crecimiento adecuado de las diversas actividades económicas, por lo que se hace necesario tener vías de calidad que permitan llevar a cabo de manera efectiva las operaciones de comercio internacional.

Una de las características de las organizaciones modernas es que han incorporado a sus procesos, elementos de gestión que les permitan analizar y recoger los datos pertinentes para luego pronosticar los resultados y evaluar sus logros o señalar falencias para aplicar correctivos necesarios. Los indicadores de la logística son claves para la toma de decisiones, estando estrechamente relacionado con la posibilidad de adelantarse a la ocurrencia de las dificultades.

Mora (s.f.) refiere que los indicadores de la gestión logística son signos vitales de las organizaciones, ya que permiten tener un continuo monitoreo para establecer condiciones e identificar problemas que derivan del desarrollo normal de las actividades. La implementación de un adecuado sistema de indicadores en posiciones estratégicas de las operaciones, sirven para reflejar resultados en el mediano y largo plazo mediante un buen sistema de información que permita medir las diferentes etapas del proceso logístico.

Los indicadores logísticos son información que agregan valor a los procesos, siendo un instrumento gerencial por excelencia que controla la evolución de

los principales procesos y variables; de ahí que el adecuado uso y aplicación de estos en el mejoramiento en las distintas operaciones logísticas serán una base de generación de ventajas competitivas sostenibles dentro de las empresas y, por ende, de su posicionamiento frente a la competencia nacional e internacional. Por otro lado, al hacer referencia a las variables escogidas y cómo se relacionan entre sí, es posible definir que mediante la logística internacional se llevan a cabo diferentes procedimientos, entre ellos, planificar, operar, controlar y reconocer las diferentes oportunidades que hay en el mercado con el objetivo de mejorar los procesos de flujo de los materiales donde no se vean afectados los insumos y por ende los productos, todo esto mediante nexos o alianzas estratégicas entre fuentes de aprovisionamiento, suministro a clientes y distribución (Carro & González, 2011), en consecuencia de esto se puede llegar a tener la capacidad de exportar productos competitivos y fomentar la diversificación de la canasta exportadora.

Por otra parte, cuando se hace referencia a la competitividad se habla de “la capacidad de competir exitosamente en los mercados internacionales y frente a las importaciones en su propio territorio” (Rubio, L. & Baz, V, 2004. p.11). De manera que genere grandes beneficios para el desarrollo y crecimiento de las regiones, y de las naciones en general, a través de la participación de las empresas; es posible afirmar que una empresa es competitiva en la medida que combinan los resultados de sus fortalezas y del entorno en que operan, por tanto la competitividad es una variable decisiva siendo esta la que permite a las empresas llegar a mercados internacionales y a los países mostrándose atractivos a estos, teniendo así la oportunidad de atraer nuevos negocios mediante inversión extranjera directa y tratados comerciales.

Es importante tener en cuenta que para ser competitivos se necesita desarrollar productos y servicios cuyos costos y calidades son comparables

o superiores a los de sus competidores en el resto del mundo (Baz, 2004). Para que una empresa pueda tener una buena logística y ser competitiva a nivel nacional e internacional, es importante exaltar el valor de las exportaciones en estos procesos, ya que estas permiten diversificar mercados y no depender exclusivamente de la economía local, adquirir experiencia y alianzas con empresas extranjeras, o también la búsqueda de ventas en mayor volumen (PROCOLOMBIA, 2015).

METODOLOGÍA

El presente trabajo de investigación “Influencia de la logística internacional en la competitividad de las exportaciones del departamento del Atlántico”, es de tipo cuantitativo puesto que se busca analizar el problema por medio de la recolección de datos para probar hipótesis con base en la medición numérica y el análisis estadístico, con el fin de establecer pautas de comportamiento y probar teorías para obtener resultados (Hernández, Fernández & Baptista, 2014, p.4).

Este estudio se basó en los alcances descriptivo y explicativo, en este sentido, el alcance descriptivo busca describir las variables objeto de estudio, la competitividad como variable dependiente y la logística como independiente, y la influencia que genera una sobre otra en lo que respecta al departamento del Atlántico y más específicamente a la ciudad de Barranquilla. Desde esta perspectiva, Hernández, Fernández y Baptista (2014, p.92) la definen como: “con los estudios descriptivos se busca especificar las propiedades, las características y los perfiles de personas, grupos, comunidades, procesos, objetos o cualquier otro fenómeno que se someta a un análisis”. De igual forma, Pavón y Gogeoascoechea (2010) señalan que es un “estudio que solo cuenta con una población, la cual se pretende describir en función de un grupo de variables y respecto de la cual no existen hipótesis centrales”.

De igual forma, es de alcance explicativo, porque en este trabajo de investigación se analizó la forma cómo influye la logística internacional en la competitividad de las exportaciones del departamento del Atlántico, la manera en cómo lo hace y el efecto que causa una variable sobre la otra. Según Cazau (2006), la investigación explicativa va más allá de describir o hacer acercamiento en torno a un fenómeno o hecho en específico, sino que trata de encontrar una explicación del fenómeno en cuestión, para lo cual busca establecer de manera confiable, la naturaleza de la relación entre uno o más efectos o variables dependientes y una o más causas o variables independientes.

También es importante resaltar que este estudio se fundamentó en las variables independiente y dependiente. Una variable independiente. Según López (2013), son factores que constituyen la causa, siendo que previamente han demostrado ser factores de riesgo del problema que se estudia en el nivel investigativo relacional. Por su parte, Himmel (2014) afirma que es aquella de la cual depende la variable dependiente. Son antecedentes, causas, insumos.

Desde este enfoque la variable dependiente, “representa la variable de estudio. Mide o describe el problema que se está estudiando, pero su variabilidad está condicionada no solamente por la variable independiente, sino por el resto de las variables intervinientes” (López, 2013). De esta manera, se puede decir que “La variable dependiente es el factor que es observado y medido para determinar el efecto de la variable independiente, es la propiedad o característica que se trata de cambiar mediante la manipulación de la variable independiente” (Saldaño, 2010).

Teniendo en cuenta dichos conceptos, es conveniente determinar que las variables de estudio están directamente relacionadas con el objeto de estudio, de tal manera que las variables presentes en este proyecto de

investigación son: la dependiente es Competitividad de las exportaciones y la independiente Logística internacional.

En cuanto a la fuente de investigación, esta se centró en la recolección de datos a través de fuentes secundarias, puesto que según González (2015), este tipo de fuentes son las que ya han procesado información de una fuente primaria. El proceso de esta información se pudo dar por una interpretación, un análisis, así como la extracción y reorganización de la información de la fuente primaria.

Por su parte, la población determinada para el trabajo de investigación fue el departamento del Atlántico, en el cual se pretende realizar el estudio de competitividad de las exportaciones mediante la logística internacional. Lepkowski (2006, citado por Hernández, Fernández y Baptista, 2014, p.174), define la población como un conjunto de todos los casos que concuerdan con una serie de especificaciones.

Respecto a la muestra, Hernández, Fernández y Baptista (2014, p.175), la definen como “un subconjunto de elementos que pertenecen a ese conjunto definido en sus características al que llamamos población”. Para este trabajo de investigación, la muestra es la logística del departamento del Atlántico.

RESULTADOS

La logística ha estado presente a lo largo de la historia haciendo parte de todas las actividades del ser humano en materia de organización del trabajo, aunque en la actualidad este concepto ha adquirido mayor importancia ya que representa un punto esencial para el desarrollo económico de un país. Gracias a la globalización y a la apertura comercial, esta se constituye como un fomentador de la competitividad al reducir costos y tiempos (Villarreal, 2012).

El sector logístico del departamento del Atlántico es considerado por ProBarranquilla (2013) como una importante plataforma para el intercambio comercial debido a su ubicación estratégica en el Caribe, demostrando que, gracias a su infraestructura portuaria, conectividad privilegiada, recurso humano, calidad de vida y estabilidad política y económica, se convierte en una importante zona para el país, permitiéndole tener acceso a consumidores y proveedores de todo el mundo.

La competitividad es uno de los ejes temáticos más importantes en el desarrollo económico de una nación; uno de los principales indicadores de la calidad del servicio logístico de un país es el Índice de desempeño logístico que elabora el Banco Mundial (2017), y mediante el cual se evalúan seis dimensiones claves para el desempeño de los países en temas, como aduanas, infraestructura, comercio exterior, idoneidad logística, trazabilidad y tiempos de entrega.

Según los datos registrados en este estudio, Colombia en el año 2007 tuvo una puntuación de 2,49 y ocupó el puesto 82 entre 160 países que componen el estudio. Consecutivamente, en el año 2016, el país ocupó el puesto 94 con una puntuación de 2,61. Con estos datos se pudo determinar que el desempeño logístico entre 2007-2016 no fue favorable a pesar de que se venía presentando una tendencia creciente en todos los indicadores hasta el 2012, momento en el cual se presentaron caídas significativas debido a factores que estaban disminuyendo la competitividad, como deficiencia en la calidad de la infraestructura, eficiencia y eficacia en las aduanas, precios de envíos y falta de seguimiento y localización de las mercancías.

Por el contrario, se pudo evidenciar que, durante ese lapso de tiempo, el país presentó un aumento en los indicadores de tiempos de entrega e idoneidad logística; aun así, es evidente el retroceso de 12 casillas en el escalafón mundial durante el período seleccionado. Para el caso concreto

del departamento del Atlántico, dicho índice es sinónimo de planificación urgente de mejoras en los costos de transporte, trámites aduaneros, capital humano, zonas de cargue y descargue de mercancías, entre otras variables (Consejo privado de competitividad, 2017). Ver la Figura 1.

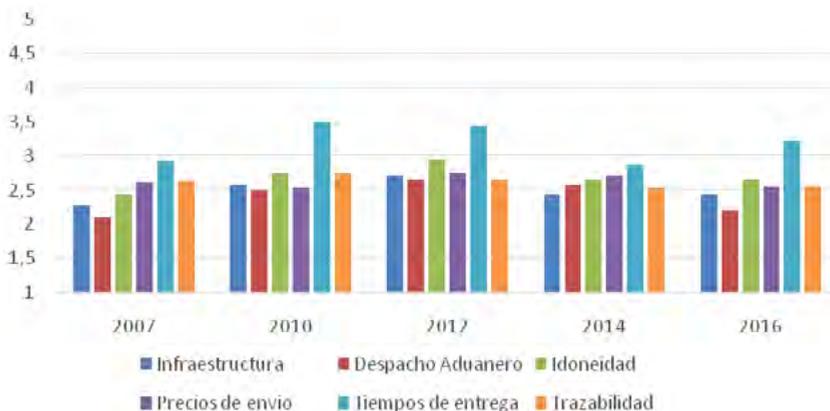


Figura 1. Índice de desempeño logístico.

Elaboración propia a partir del Banco Mundial (2017)

Posteriormente, se presenta la evolución general que tuvo Colombia en desempeño logístico en el año 2007 hasta el 2016, basándose en una calificación de 1 a 5, siendo 5 el mejor rendimiento. En este se puede observar que las cifras del año 2012 fueron superiores, siendo el año en que mejor estuvo posicionado el país con una puntuación de 2,86. Asimismo, se evidencia que el país está por encima de la mediana. Observar la siguiente figura.

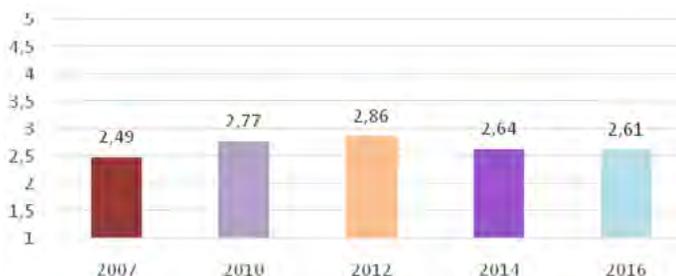


Figura 2. Índice del desempeño logístico Colombiano.

Elaboración propia a partir del Banco Mundial (2017)

Según el índice global de competitividad del Foro Económico Mundial (2017), entre los años 2006 y 2016 Colombia pasó de la posición 10 a la 13 de 18 países de América Latina, explicado principalmente por la baja calificación en materia de infraestructura vial y férrea.

La Encuesta Nacional de Logística realizada por el Departamento Nacional de Planeación llamada “Colombia es logística” indicó que para el año 2015 las empresas colombianas gastaban en promedio el 14,97 % de las ventas obtenidas, en procesos logísticos, disponiendo alrededor de 15 pesos en logística por cada 100 pesos en venta. Asimismo, se presentó el índice de competitividad de cada una de las regiones del país, con el que se pudo evaluar la facilidad regional en actividades y operaciones logísticas. En dicho estudio se estableció una escala de 1 a 10, en donde 10 representa la facilidad en operaciones logísticas de la región.

En este contexto, se pudo determinar que la región Caribe obtuvo un puntaje de (5,98), teniendo la mejor calificación de las regiones, y los costos más altos. Su mayor puntaje dentro de las variables tenidas en cuenta lo obtuvo en los servicios logísticos e industria y el más bajo fue en movilidad y ciudad. De igual manera, se registró que la región Centro-Oriente es la segunda con mejor calificación, con un puntaje de 5,73. Seguidamente en orden descendiente la región Eje-Cafetero y Antioquia con 5,66; región Pacífico con 5,65; región Amazonía con 5,09; y la más baja, región Llanos con una puntuación de 4,56 (Departamento Nacional de Planeación, 2016).

La región Caribe muestra que se encuentra bien posicionada, superando al promedio nacional de (5,45), presentándose como una de las más competitivas y con mejores oportunidades logísticas de Colombia. El departamento del Atlántico por su parte, realiza grandes contribuciones al crecimiento y fortalecimiento de la región, aportando el 28,1 % de la producción en la región Caribe durante el año 2016 (ICER, 2016).

Gracias a la ubicación del Atlántico que limita al norte con el Mar Caribe, al oriente con el río Magdalena y al occidente con el departamento de Bolívar, se ha podido convertir en una importante zona para la nación, acogiendo a uno de los puertos marítimos y fluviales más importantes y activos de Colombia, como lo es el puerto de Barranquilla, caracterizado por ser el principal centro comercial, industria y logístico de la región. Asimismo, el Atlántico cuenta con otras diversas plataformas de intercambio comercial, entre ellas, las distintas Zonas Francas ubicadas en puntos estratégicos del departamento y el aeropuerto Ernesto Cortissoz, reconocido por tener la pista más larga del país y contar con la capacidad de triplicar su operación, tanto de pasajeros como en el manejo de carga (ProBarranquilla, 2013).

Para analizar el desempeño logístico del departamento del Atlántico es importante conocer los avances que se han realizado a través de los años en materia de infraestructura y transporte. El Informe de Coyuntura Económica Regional afirma que para el 2006 el sector transporte representaba el 6,7 % del PIB departamental. Así mismo, se presentó un capital neto invertido de 23.121 millones de pesos para el año 2006 y 7.479 millones de pesos para el año 2007, obteniendo una variación porcentual de -67,7 % entre los dos años y una participación del 2,9 en el total de las inversiones realizadas en todos los sectores.

Para el año 2014, el sector transporte representó un 4,4 % en el total del PIB departamental, siendo menor que los resultados obtenidos en 2006, pero mayor que los años anteriores, ya que en el 2013 se registró una participación del 3,2 % calculados a pesos constantes. Finalmente, para el año 2016, el sector transporte realizó una participación porcentual de 7 % en el total del PIB del departamento del Atlántico, calculado a precio corriente (ICER 2007).

El departamento del Atlántico hace parte de las siete zonas portuarias que se encuentran en la costa Caribe colombiana, siendo junto con la Zona Portuaria de San Andrés, la que registra mayor crecimiento en los últimos años, principalmente en el transporte de carga general y contene-rizada. Los volúmenes que transportan los puertos de los departamentos contribuyen al fortalecimiento de la región Caribe, la cual mueve el 90 % de toda la carga que se moviliza por el territorio Nacional colombiano. La zona portuaria de Barranquilla es el ejemplo a destacar al contar con una alta diversificación en el tipo de carga que se mueve por esta y los altos niveles de movimiento, caracterizada por tener conexión río-mar, zonas multipropósito, 24 terminales, muelle marítimo de 1.058 metros lineales y 372 empresas dedicadas a actividades asociadas (Fundesarrollo, 2017). Durante los últimos años se han evidenciado los avances que ha tenido el departamento en materia de infraestructura, transporte y logística de las terminales portuarias, principalmente a partir del año 2015, donde se puso en marcha el programa de recuperación de la navegabilidad del río Magdalena, con la finalidad de lograr la conexión con distintos puertos del país, permitiendo así potencializar el comercio exterior e incrementar la eficiencia de las actividades (Sociedad Portuaria de Barranquilla, 2016).

La Comisión Económica para América Latina y el Caribe, CEPAL (2018) muestran la evolución representada en TEU (unidad equivalente a veinte pies) de los movimientos portuarios de los países latinos a través de los años, ofreciendo información estadística del desempeño logístico de cada uno de ellos. En este caso se toma como referencia al puerto de la ciudad de Barranquilla por ser el único referente del departamento del Atlántico.

Según los datos estadísticos, el Puerto de Barranquilla ha presentado un crecimiento evidente en la cantidad de mercancía que transporta anualmente a través del mismo. Para el año 2006, presentó un movimiento portuario de 50.827 TEU. Así mismo, se registró una evolución constante hasta el año

2012 donde registró un valor de 164.875 TEU, seguidamente se produjo un descenso de 143.744 TEU en 2013. Para el año 2016, se mostró un movimiento portuario de 159.644 TEU, siendo más baja que la registrada en el año 2012. Ver la figura siguiente.



Figura 3. Movimiento Portuario.
Elaboración propia a partir de CEPAL (2018).

Por otra parte, es importante resaltar las inversiones que se han realizado en el puerto de Barranquilla para así conocer cómo estas han influido en el aumento o disminución de los movimientos de contenedores a través de los años. Según el Port Handbook (2016), publicado por la Sociedad Portuaria de Barranquilla, a partir del año 2006 fue renovada la concesión del puerto hasta el año 2033 gracias a la buena gestión y a los resultados de la terminal en los años anteriores. También se planteó un compromiso de inversiones por 179 millones de dólares, lo cual dio paso a la creación del programa Plan Evolucionaria que se enfocaba en tres prioridades estratégicas: infraestructura, modernización tecnológica y capacitación del recurso humano.

Hasta el año 2013, se habían realizado inversiones de 85 millones de dólares en la Sociedad Portuaria de Barranquilla, las cuales permitieron mejorar la capacidad operativa y la competitividad, alcanzando una cifra de 4,25 millones de toneladas de carga movilizadas en un año. De igual

manera, en el mismo año se puso en marcha una estrategia innovadora de modernización operativa y expansión logística que permitió adaptarse a los desafíos globales del comercio exterior. Dicha estrategia pretendía optimizar los costos y los beneficios de los emprendedores nacionales e internacionales, obteniendo así eficiencia, flexibilidad e innovación en los servicios portuarios.

La logística del departamento del Atlántico presenta diferentes variables que afectan de manera directa los volúmenes de ventas externas que realiza el país, como la productividad, calidad, costos y eficiencia en todos los procesos del comercio internacional. Dentro de este proceso es válido traer a cabalidad un indicador como lo es la infraestructura, siendo esta un eje fundamental de todo el proceso que se realiza en la logística internacional y que posteriormente influye de manera directa en las exportaciones; es por esto que el departamento del Atlántico para el período 2006-2016 le apostó a la mejora de este indicador mediante proyectos e inversiones significativas a todos sus medios de transporte terrestres, aéreos, fluviales, marítimos e incluso férreo, con el objetivo principal de facilitar y mejorar el comercio internacional tanto de la región como del país.

La inversión en infraestructura portuaria se hace totalmente necesaria para consolidar plataformas integrales de comercio exterior que permitan la implementación de proyectos industriales a gran escala que fomenten el intercambio comercial del departamento con los más importantes mercados del mundo, al igual que el desarrollo logístico y la prestación de servicios en los diferentes sectores económicos, contribuyendo al crecimiento económico de Colombia y la calidad de vida de sus habitantes. Es por esto que las inversiones se convierten en un pilar fundamental para el desarrollo y fortalecimiento en el impulso de la productividad del Atlántico.

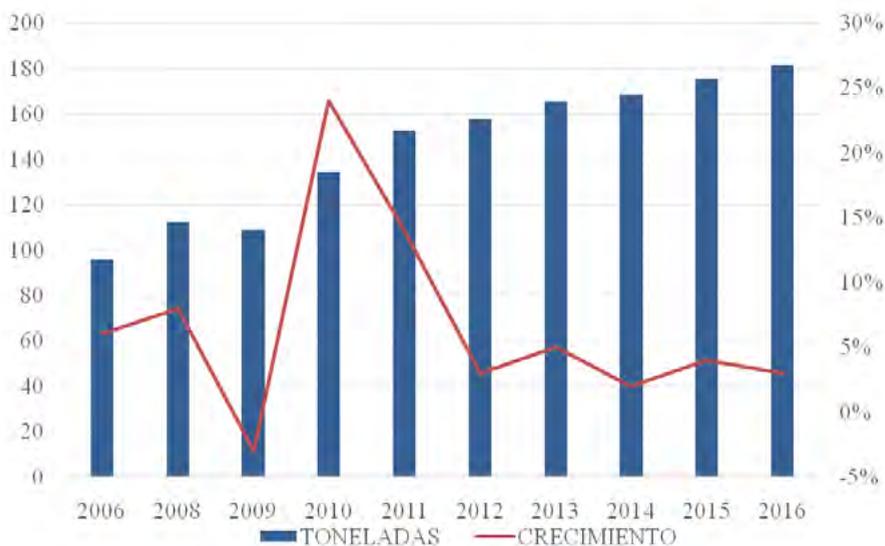


Figura 4. Movimiento Portuario del Atlántico.

Elaboración propia a partir del Sistema de Indicadores de Gestión Portuaria (SIGP), p.4. Superintendencia de Puertos y Transportes.

Para el movimiento de mercancías por vía aérea, el departamento del Atlántico cuenta con el Aeropuerto Internacional Ernesto Cortissoz de Soledad, el cual proyecta al departamento como un gran centro logístico. Para el año 2006 el aeropuerto de Barranquilla movilizó 16.348 millones de toneladas en salidas nacionales y exportaciones de diferentes productos (ICER. Informe de Coyuntura Económica Regional, 2006).

Las exportaciones por vía aérea desde el Cortissoz están dirigidas hacia los Estados Unidos, y está comprobado que para el año 2016, se movilizó un promedio de 31.200 toneladas entre mensajería convencional, repuestos para maquinaria, equipos y productos perecederos (ANI. Agencia Nacional de Infraestructura, 2018).

Según el Informe de Coyuntura Económica Regional realizado por el DANE (2011), durante el año 2011, el volumen de carga transportado por vía aérea a nivel nacional presentó un incremento de 5,6 % y se ubicó en 217,5 mil

toneladas, en las que el aeropuerto Ernesto Cortissoz tuvo una participación del 8,1 %, estando por encima de ciudades como Cali y Leticia. Asimismo, el departamento del Atlántico tuvo un crecimiento en el movimiento de carga nacional por vía aérea entre los años 2009 a 2011, pasando de 14,9 mil a 17,5 mil toneladas. En cuanto a los volúmenes de carga movilizados a nivel internacional, el departamento presentó un incremento de 6,4 % con respecto al año 2009, registrando 7,2 mil toneladas de carga movilizada, distribuida en entradas con 84,8 % y salidas con 15,2 %.

Entre 2014 y 2016 la ANI adjudicó la modernización y ampliación del Aeropuerto Ernesto Cortissoz de Barranquilla y tiene en estudio proyectos de iniciativa privada para obras de ampliación, modernización y explotación comercial de los aeropuertos de Cartagena, San Andrés, Yopal, Cali e Ibagué, y centros logísticos para los aeropuertos de Barranquilla y Bogotá (ANI, Informe de Gestión 2011-2016).

Igualmente, Colombia cuenta con un sistema férreo de 3.458 km, de los cuales 1.322 km se encuentran inactivos. Para el 2016 se puso en marcha diferentes proyectos con el fin de rehabilitar, conservar, mantener y operar el sistema de transporte ferroviario de manera que le aporte una mayor competitividad a la logística en el transporte de mercancías, el objetivo principal es que el ferrocarril se una a otros medios de transporte, especialmente el marítimo, para que haya una mayor dinámica en el flujo de mercancía y de esta manera poner en funcionamiento un transporte multimodal que aporte diferentes ventajas al comercio internacional.

El sistema ferroviario es el segundo sistema de transporte más utilizado, en el 2007 se transportó el 25,4 % del total de la carga del departamento del Atlántico. Colombia cuenta con dos redes férreas, la del Pacífico y la del Atlántico. Dentro de los productos más transportados en tren entre la ruta de Antioquia a la Costa Atlántica se encuentran el carbón que moviliza

52.829.000 toneladas, seguido del cemento con 218.320 toneladas. Otros productos que se transportan son el acero, chatarra y granos de café (ICECOMEX. Consultorio de Comercio Exterior, s.f., p.1).

Colombia y en especial el departamento del Atlántico reconocen la importancia y las diferentes ventajas del sistema férreo al comercio, tanto nacional como internacional, es por esto que a través del tiempo se han realizado diferentes inversiones con el fin de recuperar y mejorar dicho medio de transporte; por consiguiente, en 2013 se comenzaron diferentes intervenciones sobre la vías con aparente éxito, y en octubre de 2016 la compañía operadora Holtrade Atlántico logró movilizar un tren de prueba desde Santa Marta hasta La Dorada. Según Diego Martínez, presidente de Holtrade: “Hace más de 30 años no transitaba un tren por esas vías y hacerlo ofrece la oportunidad de demostrar que es posible recuperar la red férrea en Colombia” (SEMANA, 2018).

Las carreteras juegan un papel importante en los mercados emergentes ya que estimulan el comercio y el desarrollo, abren oportunidades a nuevos mercados, vinculan a los consumidores entre las regiones y mejoran la competitividad de las industrias domésticas (Mukherjee *et al*, 2013). La disponibilidad de una red de carreteras bien consolidada actúa como fuerza catalizadora de negocios, del mercado laboral y de la especialización industrial, dadas sus externalidades positivas de reducir los costos logísticos y agilizar la cadena de suministros.

Según el informe de gestión de Legiscomex el atraso que presenta Colombia en infraestructura, especialmente en carreteras, se ha convertido en un obstáculo para alcanzar el crecimiento adecuado en las diversas actividades económicas del país. Teniendo en cuenta las dificultades por las cuales atraviesa la infraestructura vial, el Gobierno en compañía del sector privado ha llevado a cabo diferentes proyectos e inversiones con los que

se busca mejorar y tener nuevas vías de calidad con el objetivo de poder llevar a cabo de manera efectiva y eficiente las operaciones de comercio exterior, y así poder vender al país como centro de desarrollo y crecimiento. (LEGISCOMEX. s.f.).

El departamento del Atlántico tiene una cobertura vial de 1.146 kilómetros de carreteras de primer orden, las vías secundarias están cuantificadas en 595.84 km y las vías terciarias en 317.65 km (Gobernación del Atlántico, 2012). Atlántico es uno de los departamentos de Colombia mejor conectados vialmente en su interior, contando con una red importante de interconexión con el sistema vial nacional por tres ejes: Vía Oriental que empalma con la Troncal de Occidente en dirección hacia la zona occidental colombiana (Antioquia y Eje Cafetero); Vía al Mar Barranquilla-Cartagena que igualmente empalma con la Troncal de Occidente, y la Vía Barranquilla-Ciénaga que conecta con la Troncal del Oriente colombiano hacia los Santanderes (Santander y Norte de Santander) y la meseta Cundi-boyacense (Gobernación del Atlántico, 2016).

La movilización de productos se realiza principalmente a través de las vías primarias y en segunda escala de redes secundarias y terciarias, cabe resaltar que el departamento del Atlántico ha sido beneficiario de diferentes inversiones que ha realizado el Gobierno en conjunto con las empresas públicas y privadas del país en temas de infraestructura. Barranquilla es una de las zonas que representa una mejor conectividad con el resto del país, así lo informa el índice de conectividad de la Gobernación del Atlántico en su informe de infraestructura. El sistema de carreteras del Atlántico es un escenario geoeconómico vial fuerte, el cual brinda una mejor conexión entre los centros de producción, distribución y transporte. Esta situación incide en el crecimiento y desarrollo de la región y el comercio internacional.

La Gobernación del Atlántico en su informe de desarrollo 2008-2011. (2012), afirma que el departamento no es ajeno a una precaria realidad en materia de infraestructura vial, dada la insuficiente de la red vial secundaria y terciaria acorde con las necesidades de competitividad que requiere para su desarrollo socioeconómico, debilidad en materia vial que debe ser convertida en fortaleza, teniendo en cuenta que con la actual cobertura vial no es posible lograr una conectividad acorde con los desarrollos turísticos, industriales y económicos previstos a corto y largo plazo.

Expertos como Madrid & Klinger (2008) sugieren que en Colombia la calidad de las exportaciones no es lo suficientemente competitiva y tienen muy pocas oportunidades para su crecimiento. La canasta exportadora actual y su nivel de sofisticación son bajos y proporcionales a la falta de su propio dinamismo e insuficientes para impulsar el crecimiento futuro de la producción.

Sin embargo, las oportunidades y beneficios generados por la firma de los diferentes tratados de libre comercio, son una muestra de la importancia que cobra el comercio internacional para Colombia y con esto la necesidad de seguir avanzando en materia económica para mostrarse frente al mundo más competitivo. Dentro de este marco es importante resaltar que las exportaciones son parte fundamental y representan un espacio significativo en el producto interno bruto del país, lo que trae consigo un importante aporte para el desarrollo de la nación y sus regiones (Fábregas, Mendoza, Miranda, Quiroz, Osorio, Estrada, & Higuera, 2015).

En el período comprendido de 2006 a 2016 las exportaciones en el Atlántico crecieron a una tasa anual de 0,5 %, mientras las importaciones crecieron al 0,01 %. En Colombia, la tasa de crecimiento anual de las exportaciones e importaciones entre el 2004 y 2015 ha sido de 10,9 % y 13,2 % respecti-

vamente. Excluyendo las exportaciones minero-energéticas que tuvieron una variación de 7,2 % y 13,2 % (Fundesarrollo, 2017).

Para el 2006 las exportaciones del departamento del Atlántico estuvieron evaluadas por USD 867.790 millones FOB con una participa del 3,4 % totales del país, sin incluir petróleo y sus derivados. Es importante mencionar que para este período comprendido el Atlántico tuvo una alta participación en las exportaciones no tradicionales con un 6,9 %, y ubicado en la 6ta posición de 32 departamentos evaluados (Gobernación del Atlántico, 2006).

Las compañías del Atlántico para el 2016 aumentaron su capacidad de exportación en un 2,2 %, pasando de US\$1.384.274 millones en 2015 a US\$1.410.000 millones FOB para el 2016, alcanzando una participación del 4 % dentro del valor total exportado por Colombia (Pacheco, Nieto & Reyes, 2016, p.19). Las principales exportaciones del departamento del Atlántico para el 2016 estaban dirigidas a Estados Unidos, Brasil, Venezuela, México, Ecuador y China, ver la Figura 5.

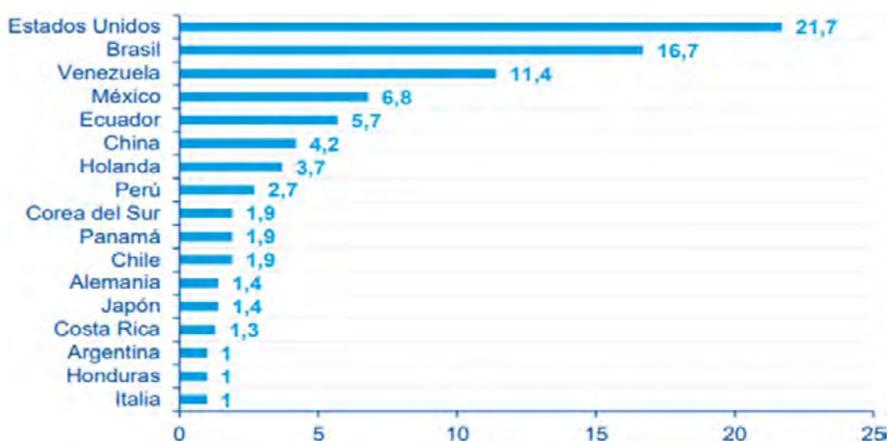


Figura 5. Distribución del valor exportado del Atlántico según países en 2015. Quintero Hnos. Ltda. Elaboración Cámara de Comercio de Barranquilla (2016, p.20)

Según el informe de Fundesarrollo que analiza y describe el comportamiento del Atlántico, este departamento dentro de su rubro de exportaciones presenta estadísticas negativas referentes a exportaciones en el sector de la tecnología, en el 2016 el 85 % de las exportaciones del Atlántico estaban basadas en recursos naturales o eran de baja o media tecnología (Fundesarrollo, s.f.).

Es de reseñar que la tasa de crecimiento promedio anual de las exportaciones del Atlántico fue de 5,4 % en el período 2006-2016, al pasar de US\$ 867.790 millones a US\$ 1.420.000 millones. Para el 2016 las exportaciones del Atlántico fueron lideradas sectorialmente por la industria manufacturera, la cual representa la mayoría de las ventas al exterior con un porcentaje de 91 %, seguidas por los determinados “otros productos” dentro de los cuales la chatarra tiene la mayor participación 6,4 % y por último, la minería específicamente el carbón que ocupada el 2,6 %. Sin embargo, de acuerdo a las estadísticas del DANE según los productos vendidos al exterior, se puede observar que las exportaciones en químicos representan el 41 %, seguido de otras industrias, 21,5 %, bienes metalmecánicos, 11,6 %, alimentos y bebidas, 10,1 % y textiles y confecciones, 5,5 % (DANE, 2011).

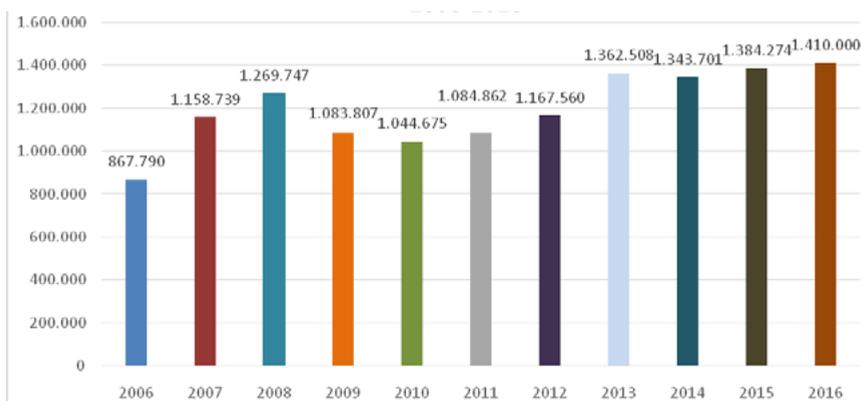


Figura 6. Exportaciones en dólares Atlántico.

Elaboración propia a partir DANE - Informes de coyuntura económico regional (2011, p.11-123)

Durante el período de 2012-2016, Atlántico se consideró como el décimo departamento exportador, antecedido por Antioquia, Cesar, Bogotá y Valle. Este comportamiento se debió principalmente a que la mayoría de las exportaciones de Colombia son tradicionalmente minero-energéticas.

La competitividad de un país es definida por el Foro Económico Mundial (2016), como todo el conjunto de instituciones, políticas y factores que determinan el nivel de productividad, esta última estimada como el factor principal que conduce al crecimiento y los niveles de ingresos; por lo tanto, la comprensión de los factores que permiten que se produzca esta cadena de eventos es muy importante, entre ellos la logística. El aumento de la competitividad significa aumento de la prosperidad, siendo los miembros de la sociedad los que más se benefician con los frutos del crecimiento económico.

En el año 2006 Colombia definió su visión para 2032, en la que se planteó ser el tercer país más competitivo de América Latina con un nivel de ingreso *per cápita* equivalente al de un país de ingresos medios altos. Según el informe nacional de competitividad realizado por el consejo privado de competitividad, se concluyó que dicha variable debe ser una apuesta nacional en la que empresarios, Gobierno, academia y sociedad civil se articulen para hacer frente a los obstáculos y posibilitar el bienestar de toda la población.

Durante el período de 2006-2016, Colombia no tuvo un progreso significativo en materia de competitividad. En el Índice Global de Competitividad realizado por el Foro Económico Mundial, el país pasó del puesto 63 entre 122 países en 2006 al puesto 61 entre 138 en 2016, siendo el mejor puntaje en los últimos 10 años. Este estudio confirma que la apuesta por la competitividad en el país debe acelerarse y profundizarse, así mismo, en términos de avance el desarrollo del mercado financiero fue la variable en

que Colombia progresó de forma más contundente, subiendo 47 posiciones en 10 años (Informe nacional de competitividad, 2016).

Igualmente, el proyecto Doing Business brinda una medición objetiva de las normas que regulan la actividad empresarial y su aplicación en 190 economías y ciudades. En este, Colombia mostró un avance significativo, pasando del puesto 76 en 2006 al 54 en 2016. Esto debido a la implementación de nuevas prácticas regulatorias que facilitan las transacciones a la hora de hacer negocios, siendo Pereira, Manizales y Bogotá las que están mejor posicionada en el país, ver las Figuras 7 y 8.

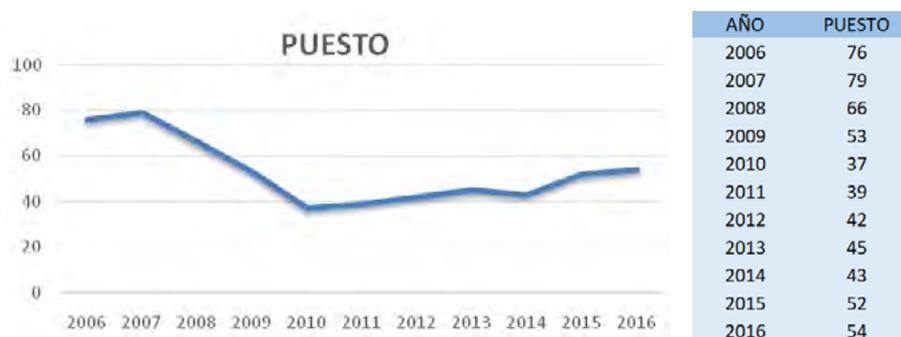


Figura 7. Doing Business, posicionamiento de Colombia 2006-2016. Elaboración propia a partir del Doing Business, p.7



Figura 8. Posición de Colombia en los rankings internacionales de competitividad. Fundesarrollo (2018, p.7)

Según los datos analizados, a Colombia aún le falta mucho para lograr su objetivo, aun así, existen diversos factores que impiden el avance, entre ellos, la corrupción, la falta de independencia judicial, la carga regulatoria, el crimen organizado y el terrorismo. De igual manera, las tendencias en los rankings globales indican que Colombia no ha progresado en la posición relativa dentro de Latinoamérica, en comparación al ritmo en que lo han hecho los demás países.

El departamento del Atlántico por su parte, dentro del escalafón global de competitividad de los departamentos de Colombia, realizado por la CEPAL, para el año 2006 se encontró en el séptimo puesto en relación con los demás departamentos del país, teniendo una puntuación de 49,4 en un rango de 0 a 100, siendo Bogotá, Antioquia y valle las que mejor posicionadas se encontraron. De igual manera, en el Atlántico el sector infraestructura obtuvo una puntuación de 74,1 y se posicionó en el sexto puesto, después de Bogotá, Quindío, Valle, Antioquia y Risaralda. Las exportaciones realizadas en este año alcanzaron los 867 millones de dólares (CEPAL, 2009). En la región Caribe, el área continental y marítima más septentrional del país, entre los 7 departamentos que la conforman, el departamento del Atlántico fue el que sobresalió con el mayor nivel de competitividad, clasificado como Alto dentro de las variables tenidas en cuenta para el escalafón de la competitividad de los departamentos en 2009. Para este año, el Atlántico se posicionó en el puesto 5 con una calificación de 66,7.

Asimismo, la infraestructura obtuvo un puntaje de 90,0 y se posicionó en el puesto 5. Para el 2009 se puede evidenciar el avance que se obtuvo con respecto a los datos del 2006. Las exportaciones también tuvieron un crecimiento exponencial, alcanzando los 1.083 millones de dólares (CEPAL, 2009). Para el año 2012, el departamento del Atlántico mantuvo el liderazgo en infraestructura y capital humano, ocupando el puesto 6 en el escalafón global con un puntaje de 63,9, seguidamente el puntaje de infraestructura

que fue de 88,6 y se ubicó en el puesto 6, bajando un puesto con respecto al año 2009.

El Índice Departamental de Competitividad realizado por el Consejo Privado de Competitividad, es otro de los organismos que mide el desempeño interno de cada uno de los departamentos de Colombia. En el año 2016 el departamento del Atlántico se encontró en el puesto 9 con un puntaje de 5,1. Cabe resaltar que el ranking está conformado por 94 variables agrupadas en 10 pilares de competitividad divididos en tres factores: Condiciones Básicas (CB), Eficiencia (E), y Sofisticación e Innovación. El puntaje del estudio va de 0 a 10, donde 10 representa el mayor valor. El índice de competitividad se empezó a implementar en el año 2013, razón por la cual los datos se registran a partir de dicho año.

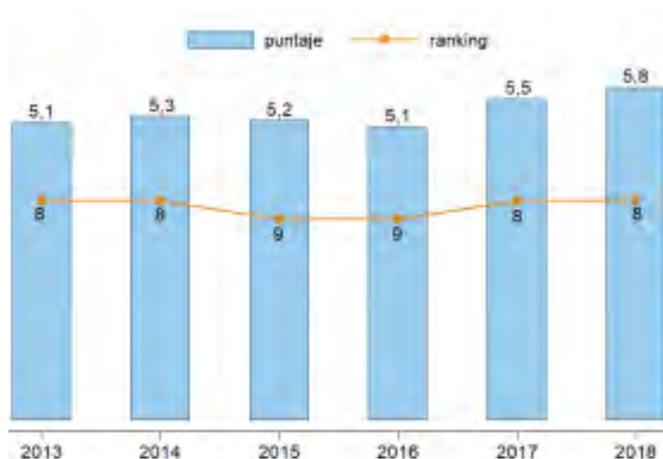


Figura 9. Índice Departamental de Competitividad 2017. MinComercio (2018).

Durante el período seleccionado, el Atlántico avanzó cuatro puestos en materia de educación básica y media, y dos en el pilar de infraestructura. Asimismo, presenta buen desempeño en los pilares innovación y dinámica empresarial, en los cuales ocupa la segunda y cuarta posición a nivel nacional. Los desafíos más importantes para el departamento del Atlántico

en materia de competitividad se concentran en sostenibilidad ambiental e instituciones, pilares en los que registra menor puntuación y los menores puestos a nivel nacional.

En resultado, el departamento del Atlántico es uno de los que mejor se encuentra posicionado en el ámbito nacional, y es el que mayor aporta al PIB de la región Caribe. De igual manera, se evidencia que con el pasar de los años los aportes en infraestructura han ido en aumento, lo cual le ha permitido tener mayores niveles de competitividad y ser líderes en dicha variable. Aun si, se requiere mayor inversión para lograr reducir las distancias entre ciudades y regiones, incentivando la conectividad y facilitando el acceso y desarrollo de nuevas tecnologías, permitiendo así lograr el nivel de competitividad de los que se encuentran mejor posicionados, siendo Bogotá, Antioquia, Valle del Cauca, Santander y Risaralda los que van liderando en el ámbito nacional.

Con los datos recolectados y con base en los resultados de los distintos estudios analizados, se puede determinar que, al igual como afirman algunos autores, la logística influye considerablemente en los niveles de competitividad, en este caso, en la competitividad de las exportaciones del departamento del Atlántico, ya que esta tiene como resultado menores costos de abastecimiento y distribución y como consecuencia, la facilitación de la integración comercial al permitir un flujo más dinámico de bienes entre las diferentes regiones y departamentos.

Para el análisis de los resultados, se ejecutó la descripción de cada una de las variables y su análisis estadísticos a partir de una tabla de tabulación porcentual de cada una de las variables y un gráfico que permite conocer la participación de cada una de estas durante el período estudiado.

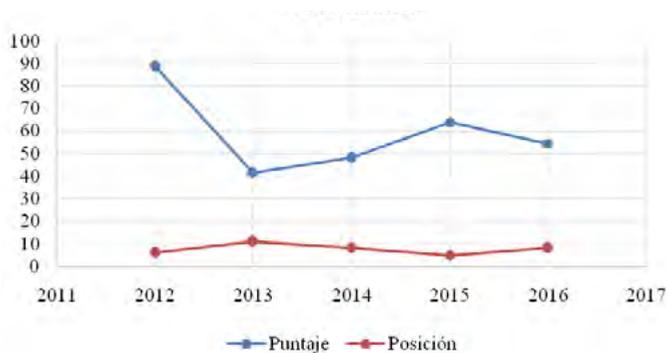


Figura 10. Índice en Infraestructura y Competitividad.
Elaboración propia a partir del CEPAL, 2015.

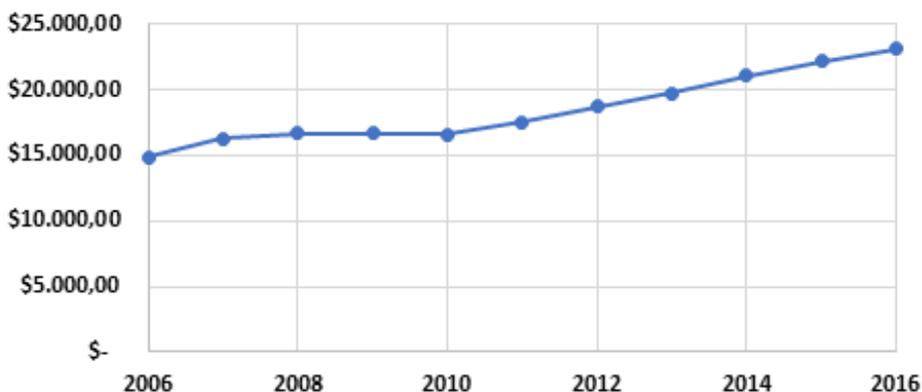


Figura 11. Crecimiento del PIB departamental.
Elaboración propia a partir de Gobernación de Antioquia (2016)

CONCLUSIONES

El crecimiento de una nación está directamente relacionado al crecimiento de cada una de las regiones y departamentos que lo conforman, principalmente porque estos aportan al PIB nacional y a su vez contribuyen al fortalecimiento y desarrollo de la economía, y por ende, en la calidad de vida de sus habitantes. La logística por su parte ayuda a la búsqueda de eficiencia y efectividad en cada uno de los procesos que comprenden

el flujo de bienes entre los diferentes sectores del país, ayudados por la conectividad y el dinamismo que crean las inversiones en infraestructura.

De acuerdo con la información recopilada y analizada desde la teoría, se logró evidenciar que Colombia tuvo un bajo rendimiento en logística durante el período de 2007-2016 en comparación al crecimiento de otros países de América Latina, pasando de 2,49 a 2,61 en un rango de 1 a 5, siendo 5 la mayor puntuación, según los datos registrados por el Índice de Desempeño Logístico. Así mismo, el nivel de exportaciones que se hicieron a nivel nacional, pasó de 24.511.970.118 dólares FOB en 2006 a 31.768.340.981 dólares FOB en 2016.

Igualmente, se pudo ratificar que el crecimiento de las exportaciones de Colombia es proporcional al crecimiento logístico y de infraestructura que tiene el país, justificado principalmente porque el crecimiento más alto en desempeño logístico durante el período seleccionado, se registró en el año 2012, con un puntaje de 2,86. Igualmente, fue el año que presentó mayores resultados en el total nacional de exportaciones con 60.125.165.918 dólares FOB (DANE, s.f.).

A pesar de que los datos nacionales no tuvieron gran avance durante el período en cuestión, el departamento del Atlántico sí presentó cifras positivas dentro del territorio nacional, aportando al crecimiento interno y al desarrollo de la región Caribe.

Dentro de los datos recopilados, se estableció que el departamento del Atlántico es uno de los que más aportó al crecimiento de la región Caribe, participando con un 29 % en el PIB de la región para el año 2006 y con un 58 % entre 2015-2016, contribuyendo con un 3,83 % en el PIB nacional. Además, se pudo evidenciar el aumento en las inversiones en infraes-

estructura y carreteras, lo cual facilitó la logística y por ende, el movimiento de mercancías.

El sector portuario en el departamento del Atlántico es uno de los entes más importantes al ser considerado una de las principales fuentes de desarrollo y crecimiento, teniendo en cuenta que al tener una zona portuaria diversificada se cuenta con las capacidad de poder ofertar al cliente y al país diferentes servicios y alternativas para movilizar las mercancías mediante transportes monomodales y multimodales, dependiendo de las necesidades de cada empresa o persona, de igual manera, permite ofrecer servicios eficientes y procesos competitivos.

Las inversiones fueron un determinante clave en el progreso de la productividad del departamento durante el período analizado de 2006-2016, es por esto que, dentro del presupuesto de inversión del departamento del Atlántico, realizado por el Departamento Nacional de Planeación, se contemplaron estrategias de inversión en competitividad e infraestructura estratégica, estas incluían servicios logísticos, transporte, desarrollo minero-energético, productivo y de las TIC, siendo utilizadas como plataformas para la equidad, la innovación y la competitividad. La implementación de este tipo de estrategias permitió armonizar las políticas de movilidad urbana y de transporte nacional, de modo que no se viera afectada la competitividad del sector productivo y se disminuyeran los tiempos y costos de envíos.

Asimismo, la inversión en logística e infraestructura permitió fortalecer un sistema multimodal que integró la modernización y visión empresarial en todos los medios de transporte, de tal forma que se articuló y conectó algunos corredores logísticos departamentales con distintas zonas del país, influyendo de manera positiva en todos los aspectos del comercio internacional del Atlántico y en especial las exportaciones y todos los factores y variables que dependen de esta.

Un ejemplo de ello es el programa de recuperación de la navegabilidad del río Magdalena, puesto en marcha a partir del año 2015 y con el cual se tiene como objetivo la conexión con los distintos puertos del país; también se registró que hasta el año 2013 hubo una inyección de capital por más de 85 millones de dólares, lo cual trajo consigo que la Sociedad Portuaria pudiera mejorar todos sus procesos y aumentar su capacidad operativa, viéndose directamente reflejado de manera positiva en el volumen de movimientos que se registraron para el 2014, con una participación de 180.000 TEU anual, apareciendo como el mejor año durante el período de tiempo seleccionado.

Es importante destacar que el progreso en cobertura, productividad y calidad creció a buen ritmo entre el período de 2006-2016, aun así, es notable la distancia con otras zonas del país, como Bogotá, Antioquia y Valle del Cauca, las cuales son las que tienen mayor participación dentro del PIB nacional. De igual manera, el departamento del Atlántico no es ajeno a una ineficiente realidad en materia de infraestructura vial, puesto que dada la insuficiencia de la red vial secundaria y terciaria, acorde con las necesidades de competitividad que se requiere para el desarrollo socioeconómico, impide lograr una conectividad de acuerdo con el crecimiento que se tiene en marcha; por tanto, se hace necesario el fortalecimiento e incremento de las inversiones en este sector, lo que a su vez aporta beneficios a todos los exportadores, comercializadores y productores del Atlántico, principalmente porque se da paso a oportunidades como la optimización de costos y el tener al alcance procesos logísticos eficientes que generan la exportación de productos competitivos. Es por esto que todas las inversiones en pro del mejoramiento de este son fundamentales para seguir impulsando económicamente el departamento y el comercio exterior.

Aunque al departamento del Atlántico aún le falta mucho por mejorar, una adecuada coordinación podrá generar un ciclo virtuoso de crecimiento

económico, generación de empleo, aumento del bienestar y consolidación de los logros sociales por medio de la inversión pública y privada.

Por medio de una logística eficiente se aceleran los niveles de productividad, permitiendo tener una economía exportadora de bienes y servicios de alto valor agregado e innovación que incentive la inversión local y extranjera, y propicie la convergencia departamental, de manera que eleve los niveles de calidad de vida y reduzca significativamente los niveles de pobreza y desigualdad, siendo el Gobierno un factor fundamental dentro de esta variable.

En este contexto, como medida para incentivar la inversión, el departamento del Atlántico creó formas de financiamiento e incentivos tributarios para fomentar la instalación de nuevas empresas y la relocalización de las existentes hacia el Área Metropolitana. Los incentivos tributarios van desde exenciones hasta por 10 años en el pago del impuesto de industria y comercio, predial y delineación urbana, al igual que, acceso a créditos con tasas de interés especiales para la industria enfocada en inversiones, en innovación, a capital de trabajo y renovación de equipos a través de Bancóldex.

Las exportaciones del departamento del Atlántico han ido en crecimiento con el pasar de los años, aunque durante el período seleccionado, la balanza comercial fue negativa debido a que las importaciones superaron las exportaciones. Aun así, para el lapso de 2006 a 2016 hubo un aumento considerable del 10,8 % anual de los movimientos portuarios que se realizaron específicamente en el puerto de Barranquilla, teniendo en cuenta que es el punto de referencia comercial del departamento del Atlántico. Igualmente, se puede evidenciar que para el año 2016 se presentaron movimientos menores a los años anteriores (2012-2014); sin embargo, este aspecto no representa motivos de preocupación para la región, teniendo en cuenta que

con el transcurrir del tiempo el sector portuario se encuentra más consolidado y se han aumentado las inversiones y proyectos para la mejora de los procesos, con el objetivo de seguir aumentando la capacidad de volúmenes de mercancías movidas anualmente.

El buen desempeño de las exportaciones en el período 2006-2016 estuvo explicado por las mayores ventas de productos no tradicionales, en especial, por su importante peso en el departamento, esta situación se da teniendo en cuenta que el departamento no depende, como Colombia, de la producción y exportación de bienes minero-energéticos y no cuenta con muchos de estos recursos, sino que se abastece de su propio sector industrial. Dentro de este rubro el mayor impulso provino de las manufacturas, que contrarrestaron la reducción presentada en productos agropecuarios, alimentos y bebidas, combustibles y productos de industrias extractivas.

Por su parte, las exportaciones tradicionales, cuyo peso en el departamento es mínimo, también aumentaron, lo que demuestra una vez más que el Atlántico es una región que se muestra competitiva y que es capaz de satisfacer las necesidades de diferentes mercados con procesos y productos competitivos. En contraste, las importaciones presentaron disminución anual, siendo la principal causa las menores compras de manufacturas, en particular de sustancias y productos químicos, y productos metalúrgicos básicos.

Durante el año 2013 se presentó una significativa disminución en el puntaje referente a la participación de la infraestructura en el índice de competitividad del departamento en el año 2012, aproximadamente 47 % menos. Lo cual, puede verse reflejado en el retroceso de 5 puestos dentro de la posición en el ranking. En el año 2015, este porcentaje incrementa en un 16 % en comparación con el 2014, ubicándose en la posición 5.

Lo anterior, ratifica la importancia del desarrollo de la infraestructura en el incremento de la competitividad del departamento, identificando una relación directa entre ambos elementos; es decir, que a medida que aumente el desarrollo de la infraestructura del departamento, aumentará el nivel de competitividad del mismo. Sin embargo, en el año 2016 vuelve a disminuir, ocupando el puesto 8 con un puntaje de 54,6, 6,5 veces más alto que el puntaje del año 2014 con el que también se logró la posición 8. Por esta razón, se concluye que, a pesar que la infraestructura juega un papel importante en materia de competitividad, no es el único factor que influye en el incremento de este indicador.

Es entonces cuando entra la logística a desempeñar el papel fundamental a la hora de integrar y aprovechar los recursos con los que cuenta el departamento para explotarlos de la mejor forma posible, logrando así el incremento de la competitividad regional, evidenciando un comportamiento ascendente en el número de exportaciones realizadas durante los años analizados y, por ende, aportando al incremento de la participación del departamento en el PIB.

Los desafíos que enfrenta el departamento del Atlántico para mejorar la relación precio-calidad del servicio logístico, abarca una agenda compleja y transversal de inversiones con intervenciones de gestión pública y privada en cada uno de los elementos que componen la optimización y el mejoramiento del sistema.

REFERENCIAS

- ANI. (2017). Informe de Gestión 2011-2016. Recuperado de: https://www.ani.gov.co/sites/default/files/u789/informe_gestion_2011-2016.pdf.
- Banco Mundial & Banco Interamericano de Desarrollo. (2009). *Logistics, Transport and Food Prices in LAC: Policy Guidance for Improving Efficiency and Reducing Costs*. Viña del Mar, Chile.

- Banco Mundial. (2017). *Índice de desempeño logístico*. Recuperado de: <https://datos.bancomundial.org/indicador/LP.LPI.OVRL.XQ?end=2016&locations=CO&start=2007>
- Cámara de Comercio de Barranquilla. (2015). Colombia, desaceleración económica y ajuste fiscal, 2015. Recuperado de: <http://www.camarabaq.org.co/avanza-el-desarrollo-economico-en-la-region-caribe/>.
- Cámara de Comercio de Barranquilla (2016). Análisis de la complejidad económica del Atlántico. Tomado de <https://bibliotecadigital.ccb.org.co/bitstream/handle/11520/18805/Complejidad%20econ%C3%B3mica.pdf?sequence=1&isAllowed=y>.
- Canitro, L. & García, N. (2012). *La logística como herramienta para la competitividad*. Recuperado de: <https://www.scribd.com/document/283983974/La-Logistica-Como-Herramienta-Para-La-Competitividad-CD-1>.
- Cantillo, et al. (2011). Aplicación de los fundamentos de clúster y competitividad al sector logístico del departamento del Atlántico, Colombia. Universidad Autónoma del Caribe. Barranquilla. Recuperado de: [file:///C:/Users/ASUS/Downloads/Dialnet-AplicacionDeLosFundamentosDeClusterYCompetitividad-4208012%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/ASUS/Downloads/Dialnet-AplicacionDeLosFundamentosDeClusterYCompetitividad-4208012%20(1).pdf).
- Carro, R. & González, D. (2011). Logística empresarial, administración de las operaciones. Universidad Nacional Mar de Plata. Recuperado de: http://nulan.mdp.edu.ar/1831/1/logistica_empresa.pdf.
- CEPAL. (2015). Escalafón de la competitividad de los departamentos de Colombia 2015. p.6. Recuperado de: https://www.cepal.org/sites/default/files/document/files/informe_escalafon_de_competitividad_regional_2015.pdf.
- CEPAL. (2018). Informe de la actividad portuaria de América Latina y el Caribe 2018. Recuperado de: <https://www.cepal.org/es/notas/informe-la-actividad-portuaria-america-latina-caribe-2018>.
- Casanovas, A. & Cuatrecasas, L. (2001). *Logística empresarial*. Ed. Gestión 2000. Barcelona.
- Cazau, P. (2006). *Introducción a la investigación en Ciencias Sociales*. Tercera edición. Buenos Aires, Argentina. Recuperado de: <http://alcazaba.unex.es/asg/400758/MATERIALES/INTRODUCCI%C3%93N%20A%20LA%20INVESTIGACI%C3%93N%20EN%20CC.SS..pdf>.
- Cepeda, Diartt & Granger. (2016). *Comportamiento reciente de la industria y sus exportaciones en el Atlántico*. Fundesarrollo. Recuperado de: http://www.fundesarrollo.org.co/wp-content/uploads/2019/04/Resumen-ejecutivo_Comercio-externo-Atl%C3%A1ntico.pdf.

- CEPAL. (2009). Escalafón de la competitividad de los departamentos en Colombia 2006. Recuperado de: https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/41104/1/LCBOGL2684_es.pdf.
- CEPAL. (2009). Escalafón de la competitividad de los departamentos en Colombia 2009. Recuperado de: file:///C:/Users/ASUS/Downloads/S1000894_es.pdf.
- Consejo Privado de Competitividad. (2017). *Desempeño logístico: infraestructura, transporte y logística*. Recuperado de: <https://compite.com.co/wp-content/uploads/2016/11/ITLCap.pdf>.
- Council of Logistics Management. (2000). *Diccionario de términos y definiciones logísticas*. Council of Supply Chain Management Professional.
- Departamento Nacional de Planeación. (2016). Encuesta nacional logística 2015, Colombia es Logística. Recuperado de: https://www.dropbox.com/sh/j2vsbx4ldriah46/AADcyhjGYI9Lfv_Yh_b7clNa/Encuesta%20Nacional%20Log%C3%ADstica%202015%20E2%80%93%20Infograf%C3%ADa%20resumen.pdf?dl=0.
- DANE. (2011). ICER, informe de coyuntura económica regional 2011. Recuperado de: https://www.dane.gov.co/files/icer/2011/atlantico_icer_11.pdf.
- DANE. (s.f.). Exportaciones. Serie histórica de exportaciones por país 1970-2019. Recuperado de: <http://www.mincit.gov.co/CMSPages/GetFile.aspx?guid=fdd96c98-45d2-451f-86c6-d200a1da9427>.
- Fábregas, C., Mendoza, J., Miranda, J., Quiroz, E., Osorio, C., Estrada, H. & Higuera, V. (2015). *Potencial exportador del departamento del Atlántico*. Barranquilla, Colombia. Ediciones Universidad Simón Bolívar.
- Forero, F. (2014). *La infraestructura logística como herramienta competitiva en Colombia*. Bogotá, Colombia. Universidad militar nueva granada. Recuperado de: <https://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/10654/12617/1/LA%20INFRAESTRUCTURA%20LOGISTICA%20COMO%20HERRAMIENTA%20COMPETITIVA%20EN%20COLOMBIA.pdf>.
- FUNDESARROLLO. (2017). Impacto socioeconómico de la Zona Portuaria de Barranquilla. Recuperado de: <https://www.uninorte.edu.co/documents/71261/0/Diapositivas+stefannia+garcia/b3d7be6f-3c5c-4714-b866-542a0d0a76c3>.
- FUNDESARROLLO. (2018). La competitividad en Colombia y el departamento del Atlántico. Recuperado de: <http://www.fundesarrollo.org.co/wp-content/uploads/2018/09/COMPETITIVIDAD.pdf>.
- FUNDESARROLLO. (s.f.). Comportamiento reciente de la industria y sus exportaciones en el Atlántico. Recuperado de: <http://www.fundesarrollo.org.co/wp-content/>

- uploads/2019/04/Resumen-ejecutivo_Comercio-exterior-Atl%C3%A1ntico.pdf?fbclid=IwAR0BiHcH1HWs599h7A1aeWJjit8oB9BlgDZyjUrYdtk8d-P_TqhdCxtD4G8.
- Gobernación de Antioquia. (2016). Producto interno bruto -PIB- en miles de millones de pesos por departamentos a precios constantes de 2005. Años 2004-2016, p.1. Recuperado de: <http://www.antioquiadatos.gov.co/index.php/9-5-20-producto-interno-bruto-pib-en-miles-de-millones-de-pesos-por-departamentos-a-precios-constantes-de-2005-años-2004-2016>.
- Gobernación del Atlántico. (2017). Atlántico debe convertirse en un centro de logística para toda la región Caribe, 2017. Recuperado de: <http://atlantico.gov.co/index.php/noticias-gobernacion/7482-atlantico-debe-convertirse-en-un-centro-de-logistica-para-toda-la-region-caribe-expresidente-sebastian-pinera>.
- Gobernación del Atlántico. (2016). Plan de Desarrollo. Recuperado de: http://www.atlantico.gov.co/images/stories/plan_desarrollo/Plan_Desarrollo_Ver_PPD2016-2019_v.f.pdf.
- Gobernación del Atlántico. (2012). Plan de desarrollo departamental. Recuperado de: http://www.atlantico.gov.co/images/stories/plan_desarrollo/plan_desarrollo_2008-2011.pdf.
- Gobernación del Atlántico. (2006). Anuario estadístico del Atlántico 2006. Recuperado de: <http://www.atlantico.gov.co/images/stories/adjuntos/planeacion/anuarios/2006.pdf>.
- González, E. (2015). Fuentes de Información. Universidad Autónoma del Estado de Hidalgo. Recuperado de: <http://repository.uaeh.edu.mx/bitstream/bitstream/handle/123456789/16700/LECT132.pdf>.
- Gutiérrez, Casas, Prida & Romero, B. (1998). *Logística y distribución física*. Ed. McGraw Hill.
- Hernández, Fernández & Baptista. (2014). *Metodología de la investigación*. Sexta Edición. Interamericana Editores. México, D.F.
- Himmel, K. (2014). *Las variables*. Bogotá. Universidad Andrés Bello. Recuperado de: <http://mey.cl/apuntes/variablesunab.pdf>.
- ICER. (2016). Informe de coyuntura económica regional 2016. Recuperado de: https://www.dane.gov.co/files/icer/2015/ICER_Atlantico2016.pdf.
- ICER. (2007). Informe de coyuntura económica 2006. Recuperado de: http://www.banrep.gov.co/sites/default/files/publicaciones/archivos/2007_3.pdf.
- ICECOMEX (s.f.). Vías Férreas. Recuperado de: <https://www.icesi.edu.co/blogs/icecomex/2009/03/06/vias-ferreas/>
- INEGI. (2011). SCNM : Sistema de Cuentas Nacionales de México: Metodología. México: INEGI. LEGISCOMEX. (2017). El desarrollo de infraestructura en Colombia. Recuperado de: <https://www.legiscomex.com/Documentos/DESARROLLO-INFRAESTRUCTURA-COLOMBIA-RCI285>.

- INEGI. (2011). *SCNM : Sistema de Cuentas Nacionales de México: Metodología*. México: INEGI.
- López, L. (2013). *Metodología de la investigación, las variables*. Universidad pedagógica de Venezuela. Recuperado de: <http://adelajesus.blogspot.com/>.
- Lombana-Coy, Cabeza & Muñoz. (2016). Competencias en la cadena de suministro del sector logístico de Barranquilla, Colombia. *Revista de administración y negocios*. Recuperado de: [file:///C:/Users/ASUS/Downloads/COMPETENCIAS%20EN%20LA%20CADENA%20DE%20SUMI NISTRO%20DEL%20SECTOR%20LOGISTICO%20EN%20BARRANQUILLA%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/ASUS/Downloads/COMPETENCIAS%20EN%20LA%20CADENA%20DE%20SUMI%20NISTRO%20DEL%20SECTOR%20LOGISTICO%20EN%20BARRANQUILLA%20(1).pdf).
- Madrid Haussmann, R. & Klinger, B. (2008). Achieving Export Led Growth in Colombia. Op cit., 16.
- MeetLogistics. (2017). *Competitividad Logística: Los 6 puntos para que un país sea logísticamente competitivo, 2017*. Recuperado de: <https://meetlogistics.com/cadena-suministro/competitividad-logistica/>.
- MinComercio. (2018). Índice departamental de competitividad. Recuperado de: <http://www.mincit.gov.co/CMSPages/GetFile.aspx?guid=fdd96c98-45d2-451f-86c6-d200a1da9427>.
- Mora. L. (s.f.). *Los indicadores claves del desempeño logístico*. Recuperado de: http://www.fesc.edu.co/portal/archivos/e_libros/logistica/ind_logistica.pdf.
- Mukherjee, A., Pal, P. & Goswami, R. (2013). *Facilitating trade and improving competitiveness through improved road network: issues and way forward*. Recuperado de: https://www.jbsfm.org/uploads/editorial/Arpita_CV.pdf.
- Osorio & Valencia, S. (2016). *Infraestructura y procesos logísticos que ofrece el departamento para impulsar la capacidad exportable de las pymes*. Pereira. Universidad católica. Recuperado de: <http://repositorio.ucp.edu.co:8080/jspui/bitstream/10785/4219/1/DDMAE36.pdf>.
- Ospino & Diaz. (2016). *Marco general de análisis de la formación logística en Colombia*. Recuperado de: <http://www.scielo.org.co/pdf/recig/v15n19/1900-6586-recig-15-19-00237.pdf>.
- Oster, S. (2000). *Análisis moderno de la competitividad*. Oxford Uversity Press.
- Pacheco, G.; Nieto, D. & Reyes, D. (2016). *Análisis de la complejidad económica del Atlántico*. Barranquilla, Colombia. Cámara de Comercio de Barranquilla. p.19.
- Pavón & Gogeoascoeche. (2010). *Metodología de la Investigación II*. Universidad Veracruzana. Xalapa. Recuperado de: <file:///C:/Users/USUARIO/Downloads/TB.pdf>.

- PROCOLOMBIA. (2015). *¿Por qué Exportar? Exportaciones turismo inversión marca país*. Recuperado de: <http://www.colombiatrader.com.co/como-exportar/por-que-exportar>.
- PROCOLOMBIA. (s.f.). *Infraestructura logística*. Recuperado de: <http://www.colombiatrader.com.co/infraestructura-logistica>
- ProBarranquilla. (2013). *Oportunidades de inversión en logística y transporte*. Recuperado de: <https://www.probarranquilla.org/index.php?lang=es&opc=5&sel=4>
- Porter, M., & Schwab, K. (2008). *The Global Competitiveness Report 2008-2009*. Ginebra: WorldEconomicForum.
- Porter, M. (2008). *Estrategia competitiva, Técnicas para el análisis de los sectores industriales y de la competencia*. México: CECSA.
- Rubio, L. & Baz, V. (2004). *El poder de la competitividad*. Bogotá. Recuperado de: http://www.cidac.org/esp/uploads/1/Competitividad_FINAL-Agosto_2004.pdf.
- Saldaño, O. (2010). *Metodología de la investigación*. Recuperado de: <http://www.mailxmail.com/curso-tesis-investigacion/variables-concepto>.
- Sociedad Portuaria de Barranquilla. (2016). *Port Handbook*. Recuperado de: <https://www.puertodebarranquilla.com/wp-content/uploads/2016/02/HANDBOOK-PORT-OF-BARRANQUILLA-LAST-PROOF-JULY-16-2014.pdf>.
- Vilana, J. (2011). *La gestión de la cadena de suministros*. Escuela de organización industrial. Recuperado de: http://api.eoi.es/api_v1_dev.php/fedora/asset/eoi:75237/componente75235.pdf.
- Villareal, A. (2012). Logística: clave para el desarrollo económico de un país . *Revista T21*. Recuperado de: <http://t21.com.mx/opinion/columna-invitada/2012/07/09/logistica-clave-desarrollo-economico-pais>.
- World Economic Forum (WEF). (2011). *The Global Competitiveness Report 2011-2012*. Geneva.

Cómo citar este capítulo:

Vallejo-Gómez, Z., Ruiz-Vallejo, P., Olivero-Vega, E. & Vega-Sampayo, Y. (2020). Influencia de la logística internacional en la competitividad de las exportaciones del departamento del Atlántico de 2006 a 2016. En Olivero-Vega, E., Vega-Sampayo, Y., & Jiménez-Chávez, A. (Comps.), *Impacto de la Logística e Innovación en el Comercio Internacional* (pp.27-74). Barranquilla, Colombia: Ediciones Universidad Simón Bolívar.

Influencia de los corredores logísticos en la economía de la región Caribe durante el período 2015-2017

Rodrigo Restrepo-Mejía, Enohemit Olivero-Vega, Yolanda Vega-Sampayo, Angélica Jiménez-Chávez, Martha Lucía Mendoza Castro

RESUMEN

En el presente capítulo se pretende describir la influencia que tienen los corredores logísticos en el desempeño de la economía de la región Caribe en el período 2015-2017, para el desarrollo de este estudio se tuvo en cuenta el enfoque de investigación cuantitativo, el diseño de investigación fue de carácter transversal, en el cual se aplicó el método descriptivo, la técnica de investigación empleada fue analítica documental. Teniendo como resultados la importancia de los corredores logísticos en materia de competitividad económica relacionada con el intercambio del comercio exterior con el resto de los países a nivel mundial, por último, se logró determinar que la región enfrenta fuertes desafíos y para ello debe seguir mejorando y creciendo estratégicamente a nivel de infraestructura con el fin de poder enfrentar la dinámica de los mercados.

Palabras Clave: economía, corredores logísticos, competitividad, infraestructura.

ABSTRACT

This chapter aims to describe the influence that logistic corridors have on the performance of the economy of the Caribbean region in the 2015-2017 period, for the development of this study the quantitative research approach, the design of the research was transversal, in which the descriptive method was applied, the research technique used was documentary analytics. Having as a result the importance of the logistics corridors in terms of economic competitiveness related to the exchange of foreign trade with the rest of the countries worldwide, finally, it was possible to determine that the region faces strong challenges and for this it must continue to improve and growing strategically at the infrastructure level in order to face the dynamics of the markets.

Keywords: economy, logistics brokers, competitiveness, infrastructure.

INTRODUCCIÓN

Ante la notable necesidad de organización y dinamización tanto en el proceso de transporte de carga nacional como el comercio exterior, la economía del país requiere de nuevos sistemas de logística para el transporte de carga en busca de mejorar la competitividad; por esta razón, es necesario entender que el desarrollo de los proyectos de infraestructura vial y la calidad de estos contribuyen en el logro del nivel competitivo.

Desde este enfoque, se investigará el progreso que han tenido los corredores logísticos de la región Caribe al igual que la importancia del desarrollo de infraestructura para el sistema de transporte de carga nacional, el cual debe estar ligado a medidas complementarias que propendan por el incremento en la competitividad de este sistema y que a su vez, estimule una mayor oferta en el transporte, permitiendo el aumento de flujo de bienes y servicios, minimizando los costos de distribución física en los productos.

Asimismo, la vinculación funcional de infraestructura física con comunicaciones y las prácticas de facilitación del comercio, serán los criterios para poder contar con corredores logísticos integrales. De igual forma, la consolidación del Sistema Logístico Nacional (SLN) se convierte en un asunto de gran importancia dentro del conjunto de políticas públicas a implementar con el ánimo de elevar el progreso y competitividad de dichos corredores logísticos y la economía colombiana.

REFERENTES CONCEPTUALES DEL TÉRMINO CORREDORES LOGÍSTICOS

Hacen parte de todo sistema logístico, infraestructuras como los corredores logísticos, aquellos sistemas que “articulan de manera integral, orígenes y destinos en aspectos físicos y funcionales, infraestructura de transporte, los flujos de información y comunicaciones, las prácticas comerciales y de facilitación del comercio”; y las plataformas logísticas que son “el conjunto de instalaciones inmobiliarias, tales como bodegas, plantas de producción, y de transporte físico, de mercancías, entre los diversos agentes (proveedor,

fabricante, cliente), en donde se involucra totalmente la infraestructura de transporte como medio de conexión entre ellos (MICT, 2008).

Según Martínez (2015), los corredores logísticos son un plan de acciones para dotar a la región de instalaciones físicas y servicios competitivos, en los que la tecnología de telecomunicaciones e información se combinan con el transporte básico, creando una capacidad de servicio aumentada y perfeccionada; los componentes básicos son: infraestructura física, aduanas, telemática y servicios logísticos.

Para esta investigación los corredores logísticos son la base esencial de la articulación de una región y de sus sistemas operativos, que engloba la infraestructura del transporte, los flujos de información, comunicación, prácticas comerciales, facilidad para el comercio; además se caracterizan por crear, organizar y optimizar el sistema de producción, distribución e intercambio dentro de un territorio, en pro de mejorar sustancialmente la competitividad del país.

Por otra parte, se analiza que el *outsourcing* u operadores logísticos no es una actividad nueva, de hecho, muchas empresas lo están utilizando dado que es más rentable, porque permite centrarse en el desarrollo de su objetivo principal y en otras actividades de soporte para las operaciones, recurriendo a otras empresas especializadas en el manejo del *outsourcing*. Por consiguiente, esta es una herramienta de gestión que implica la realización externa de operaciones que normalmente se venían realizando con recursos de la compañía.

En este orden de ideas cabe resaltar la importancia del verdadero valor agregado en relación con los operadores logísticos, ya que esto implica la manipulación de la mercancía, facilidades, variedades y especialidades que estos ofrecen, para llevar a cabo el proceso que el cliente necesita con la mejor calidad en el tiempo oportuno.

Desde el enfoque expuesto por los autores sobre los operadores logísticos, para este trabajo se define como el diseño de los procesos de la cadena de abastecimiento, que tiene como función principal la organización, gestión, de todas las operaciones de esta cadena a través del uso de la infraestructura física, tecnológica y con los sistemas de información y comunicación, tanto los internos como los externos.

En lo referente al sistema de transporte, en el sentido más amplio de la palabra, no solo es un servicio por medio del cual las cosas o personas pueden cambiar de lugar, transportándose entre un determinado origen o destino, sino también, como una actividad indispensable en la que directamente participa en todos y cada uno de los procesos complejos de producción de material, y más allá, siendo medio fundamental en la comunicación social.

Por lo anterior, se puede afirmar que, de la extensión del servicio de transporte, de su nivel tecnológico y de su eficiencia, depende la integridad socio-económica, cultural, política y militar de un país; por esta razón, desde hace años la compleja industria del transporte se ha convertido en un indicador del nivel de desarrollo de las naciones del mundo (Ministerio de Transporte, 2008).

REFERENTES CONCEPTUALES DEL TÉRMINO TRANSPORTE MULTIMODAL E INTERMODAL

Generalmente para satisfacer el servicio de transporte de mercancía, los operadores logísticos recurren a diferentes modos de transporte que deben vincularse entre sí, para poder cumplir con la satisfacción eficientemente de la demanda. Por ello, surge la necesidad de la conexión como elemento clave de la logística moderna en la que se encuentra inmersa la cadena de producción de consumo, asimismo, el transporte es esencial, al igual que el comercio y la industria, que se desenvuelve en un mundo de constantes cambios hacia la sociedad postindustrial o sociedad de la información.

En este orden de ideas, el transporte multimodal surge mediante la experimentación de la evolución del sector del transporte, para ser más exactos al inicio de la revolución industrial; en el que los productos bajaron de precio debido a la situación de las labores manuales sustituidas por la maquinaria industrial, presentándose así en el comercio una expansión geográfica nunca antes vista, que permitió la influencia a los diferentes modos de transporte (Arroyo, 2015).

El contrato de transporte multimodal se encuentra caracterizado por emplear al menos dos modos de transporte, como los son el contrato de transporte por carretera y el contrato de transporte ferroviario. Esto representa una diversidad de medios de transporte que se pueden emplear en el transporte de mercancía, siempre y cuando se utilicen más de uno. Además, de esta clasificación, posee un contrato único y una persona responsable por el conjunto de transporte (Arroyo, 2015).

Por su parte, Porter (1991), afirma que la competitividad reside en mantener una posición firme a nivel mundial y en el mercado, garantizando al mismo tiempo la viabilidad económica, social y cultural, de manera sostenible a través del desarrollo de estrategias que permitan el logro competitivo globalmente.

En este sentido, la competitividad se relaciona con diversos factores, tales como la productividad (tierra, trabajo, capital, tecnología, comunicaciones, infraestructura disponible, tradición y posicionamiento en los mercados). Por tanto, la tradición portuaria y su organización, son el resultado del esfuerzo privado y estatal, por esta razón, es necesario el apoyo estatal dentro de la normatividad y las leyes en materia portuaria, ya que son definitivas para facilitar los desarrollos y la inversión interna y extranjera (Porter, 1991).

De acuerdo con la aproximación de la teoría de Porter (1991), en la que discrimina el término internacional para llevarlo al concepto más moderno como la globalización, y para llegar a estos niveles es imprescindible

ser competitivos en todas las áreas que involucran el desarrollo, desde el complejo territorial para obtener ganancia en el crecimiento del país.

En Colombia el sistema portuario está conformado por tres tipos de muelles, dentro de los cuales se presentan los muelles privados que son operados por agentes particulares que realizan todo tipo de actividades relacionadas con el comercio exterior. Le siguen los muelles especializados, son los encargados de la exportación de productos tradicionales como el petróleo, carbón, frutas, etc. Por último, se encuentran las sociedades portuarias regionales, encargadas de prestar servicios para el resto de productos que requieran ser movilizados dentro y fuera del país (Quimbay, 2015).

Finalmente, se analiza desde el marco conceptual que el sistema logístico de Colombia presenta una congestión y atrasos en la entrada de buques a los puertos, puesto que en ocasiones la profundidad que se tiene del puerto no está acorde para el buque, adicional a ello el represamiento de cargas impide que se cumpla con la salida de la mercancía a sus destinos, a esto también se le suma la inseguridad que se viven en las vías, lo cual se refleja en pérdidas y daños de las mercancías, sin contar que los tiempos de entrega desde el puerto al interior del país pueden ser un trayecto de más o menos 18 horas con una red vial semi-destruida.

METODOLOGÍA

Esta investigación se enmarcó bajo el enfoque cuantitativo, en este sentido, Hernández, Fernández y Baptista (2014), afirman que el propósito elemental de este tipo de estudio reside en la utilización de la recolección de datos con el objeto de probar teorías a través de la medición numérica y el análisis estadístico en busca de determinar pautas de comportamiento que permitan comprobar las teorías.

De igual forma, el presente estudio es de carácter descriptivo, también se puede considerar propositivo, debido a que el investigador formuló estrategias, encaminadas a la solución o mejora del problema abordado en

esta investigación. También cabe resaltar que el eje central de este trabajo se cimentó en la revisión documental de la literatura, el cual soporta la investigación y que permite la justificación de la necesidad del estudio.

Según Sabino (1986), comenta que la investigación descriptiva se desarrolla sobre realidades de hechos, y se caracteriza principalmente, por presentar una interpretación clara y correcta. Por tanto, el tipo de investigación descriptiva, tiene como finalidad descubrir algunas características esenciales de conjuntos homogéneos de fenómenos que son objeto de estudio, para lo cual utiliza criterios sistemáticos que permitan manifestar su estructura o comportamiento y de esta manera se pueden obtener datos que caractericen a la realidad estudiada.

En este orden de ideas, Más (2010, cita a Malhotra, 1997) quien sostiene que la investigación descriptiva se centra en la descripción de la realidad, es decir, en este caso es apropiada para la realización de los procedimientos desarrollados en este estudio.

Por otra parte, Hurtado y Toro (2007) señalan que el objetivo principal del método analítico radica en conocer las partes del fenómeno objeto de investigación, por consiguiente, la aplicación de este método es fundamental, ya que contribuye en gran medida a identificar con claridad la temática abordada en este trabajo con el firme propósito de poder comprender la naturaleza y el comportamiento de este.

En cuanto a la población abordada fueron 13 corredores logísticos de Colombia y su influencia en la economía del país. En lo referente a la población, para Hernández, Fernández y Baptista (2006) es el conjunto de todos los casos o sucesos que concuerdan con una serie de especificaciones. Es decir, representa la totalidad del fenómeno objeto de investigación, el cual posee una característica común para el estudio y que da origen a los datos de la investigación.

En este sentido, la población para esta investigación fueron los corredores logísticos de la región Caribe, de los cuales se buscó identificar la influencia que representan en la economía del país y el estado actual, con el fin de poder determinar las estrategias de mejoramiento encaminadas al logro en la competitividad.

Respecto a las fuentes consultadas en esta investigación, se tuvieron en cuenta las fuentes secundarias, las cuales hacen referencia a un instrumento que ofrece evidencia directa del objeto de estudio, por tanto, se puede considerar como fuentes originales de la información o datos recolectados. En este caso como fuentes primarias y secundarias se consideraron: Libros, Sitio Web sobre corredores logísticos, Sitio web del DANE, Sitio Web de Mintransporte, entre otros.

Las bases de datos electrónicas que se utilizaron en este estudio forman parte de un conjunto de fuentes respaldadas por editores de alto prestigio y en ellas es seguro encontrar publicaciones arbitradas. Entre ellos se encuentran libros, revistas, periódicos, archivos o carpetas digitales o multimedia y registro de páginas electrónicas.

RESULTADOS

Después de realizar una revisión exhaustiva de la literatura se logró obtener un análisis detallado sobre la temática abordada, del cual se evidencia primeramente, que para el año 2015, según el Índice de Competitividad Logística Regional realizado en este mismo año, en una escala del 1 al 10, la región Caribe obtuvo un porcentaje de 5,98. Equivalente a 0,54 puntos por encima del promedio nacional, logrando así la mejor calificación a nivel regional. Sin embargo, presenta un gran reto al tener el costo logístico más alto de Colombia sobre las ventas con valor del 22 % (Colombia competitiva, 2015). Ver figura 1.

Influencia de los corredores logísticos en la economía de la región Caribe durante el período 2015-2017

Rodrigo Restrepo-Mejía, Enohemit Olivero-Vega, Yolanda Vega-Sampayo, Angélica Jiménez-Chávez, Martha Lucía Mendoza Castro

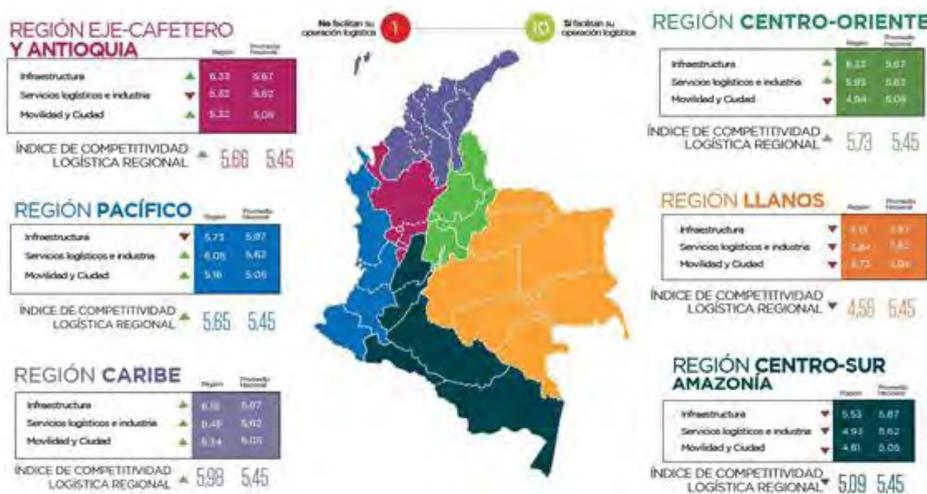


Figura 1. Índice de Competitividad Logística Regional. Colombia competitiva a partir del DNP, 2015, p.7

En cuanto a infraestructura, Colombia para el año 2016 presentó pocas vías y las que tenía en ese momento necesitaban aumentar los niveles de calidad, tal y como lo evidencia la siguiente Figura (DNP, 2016).



Figura 2. Crecimiento en Infraestructura. Charts Bin, Llewellyng Consulting. Transporte en Cifras 2015. Cálculos DNP, 2016

Como se puede observar en la figura tomada del Departamento de Planeación Nacional DNP (2016), respecto a las vías pavimentadas a nivel de países, Colombia solo representa un 20 % quedando muy por debajo de Francia quien ocupa el primer lugar con el 100 % de pavimentación en sus vías. En cuanto a los kilómetros de vías por cada mil habitantes en el

primer lugar se sitúa Estados Unidos con 21,0, seguido de Francia con 15,8, Brasil con 8,0, Alemania con 7,9, Perú con 4,7, Chile con 4,6 y Colombia se encuentra con un 4,3. Estas posiciones son preocupantes ya que el país está quedando muy por debajo de los primeros lugares.

En este sentido, se analiza otra figura del DNP en la que se puede observar la posición que ocupa en *ranking* los puertos y aeropuertos a nivel de países latinoamericanos (Ver la Figura 3).



Figura 3. Retos en Infraestructura. The Global Competitiveness Report 2016-2017. World Economic Forum. DNP, 2016

De acuerdo con el reporte del DNP (2016), es evidente que el país necesita invertir y mejorar las condiciones de infraestructura para superar los retos y escalar en las posiciones de los puertos y aeropuertos para estar en niveles más competitivos. Desde el punto de vista de la competitividad el informe del DNP muestra que para el año 2016-2017 el país logró avanzar 5 posiciones durante los últimos dos años (Ver la Figura 4).

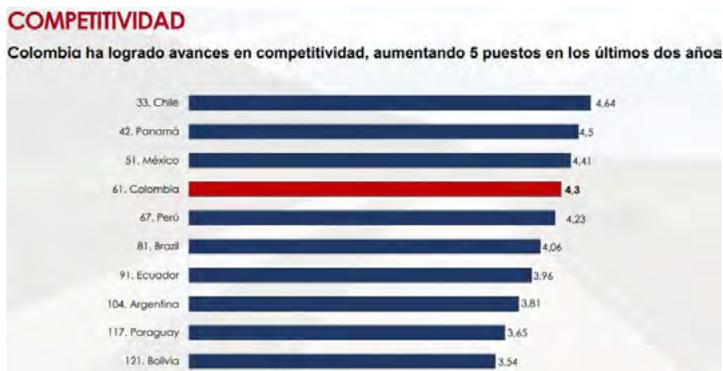


Figura 4. Niveles competitivos en Infraestructura. Foro Económico Mundial, 2016-2017. DNP, 2016, p.8

Como se puede ver en la imagen anterior, muy a pesar de los avances que ha presentado el país en materia de competitividad en infraestructura, es claro que aún sigue estando muy por debajo de países como Chile, Panamá y México, lo que demuestra que hay que seguir fortaleciendo un poco más el sistema de la infraestructura para lograr estar en la primera posición.

De acuerdo con el reporte del DNP para los años 2015-2018 el país se propuso expandir su infraestructura a través de la implementación del sistema de las obras 4G, también conocidas con el nombre de carreteras 4G o de Cuarta Generación (Ver Figura 5).



Figura 5. Expansión en Infraestructura. Cálculos DNP, 2016, p.11

Acorde con lo expuesto por el DNP, el proyecto de las obras 4G permitirá la conexión de los centros poblacionales y productivos con los corredores viales del país; en el informe de la Figura anterior se puede evidenciar los valores de inversión en este nuevo sistema y que, a su vez, contribuirá al mejoramiento de la calidad y competitividad de la infraestructura colombiana.

Respecto al impacto macroeconómico del proyecto de las obras 4G cabe destacar la importancia que este representa para la competitividad del país, en la primera ola el efecto del Producto Interno Bruto proyectado desde el 2016-2020 es de 0,3 %, la segunda ola para el efecto para 2017-2021 es 0,4 %, la tercera ola el efecto para 2018-2022 se mantiene en 0,4 % y las iniciativas privadas 2017-2022 presentan un porcentaje del 0,5 %. Por consiguiente, se tiene que el efecto sobre la tasa de inversión de cada una de las olas 4G (Puntos del PIB), presentan un efecto en la primera de 0,55 %, en la segunda ola el efecto se mantiene en 0,55 %, para la tercera varía en un 0,1 % y finalmente con las iniciativas privadas se evidencia un 0,75 % (Ver Figura 6).



Figura 6. Impacto macroeconómico de las obras 4G.

Cálculos DNP, 2016, p.13

Lo anterior evidencia que el impacto macroeconómico de las obras 4G tiene un efecto sobre el PIB del 1,95 % de incremento adicional, de igual forma, se revive la revalorización del territorio nacional y también se contribuye a la generación de empleos en Colombia.

Por otra parte, se tiene que el mejoramiento de la operación logística a través de la inversión en la infraestructura de los principales corredores de carga permitirá minimizar los tiempos de viaje que se presentan como una limitante de la ineficiencia en los nodos de comercio exterior, esto se puede observar claramente en la Figura 7.



Figura 7. Inversión en la infraestructura de los principales corredores. Tiempos de aduana-Doing Business SICETAC-Ministerio de Transporte. Cálculos DNP, 2016, p.22

Siguiendo con la misma línea, la mejora de la operación logística en los tiempos de trámites aduaneros son otra causal de ineficiencia para ofrecer un servicio oportuno y de calidad, en lo concerniente a los tiempos de cumplimiento fronterizo se puede analizar que Colombia está muy por encima de países, como Panamá con 24, México con 32, Chile con 57, Brasil con 56, Perú con 60 y Colombia con 112. En cuanto a los tiempos de preparación de documentación aduanera Colombia se ubica en la posición número 5 con 62 (Ver Figura 8).



Figura 8. Tiempos promedio en trámites de impo y expo. Doing Business, 2017. Cálculos DNP, 2016, p.23

Dentro de los desafíos que se propone el país en materia de desempeño logístico, según lo reportado por el DNP, en la siguiente Figura, cabe destacar que en relación con los tiempos aduaneros estos son los que más impactan en la cadena de abastecimiento (Ver Figura 9).



Figura 9. Tiempos promedio en trámites de impo y expo. Encuesta Nacional Logística 2015. Cálculos DNP, 2016, p.53

Según el DNP (2016), en su informe reporta que el país presenta altos niveles de costos logísticos, en este sentido, el transporte y el almacenamiento son los elementos que más afectan el costo, lo anterior se puede observar la Figura 10.



Figura 10. Transporte y almacenamiento factores que afectan el costo. Encuesta Nacional Logística 2015. Cálculos DNP, 2016, p.30

En relación con los índices de competitividad logística regional de acuerdo al DNP las regiones de Colombia tienen una serie de barreras logísticas particulares que limitan su nivel competitivo y no le permiten estar posicionada en los primeros lugares del ranking, el índice de competitividad logística regional total a nivel nacional es de 5,45 % un porcentaje bastante bajo, lo que evidencia el poco desarrollo logístico a nivel regional en Colombia (Ver Figura 11).



Figura 11. Barreras logísticas que limitan la competitividad regional. Encuesta Nacional Logística 2015. Cálculos DNP, 2016, p.35

De acuerdo con el informe que reporta el Ministerio de Transporte, el departamento del Atlántico se evidencia muy por debajo en relación con las redes primaria con departamentos muy importante para la economía del país como lo es el departamento de Antioquia. La red primaria del departamento del atlántico tiene un kilometraje de 323,70, mientras que la del departamento de Antioquia tiene 1.586,67 casi el triple de su dimensión en red primaria (Ver Figura 12).

DEPARTAMENTO	PRIMARIAS (Km)
ANTIOQUIA	1.586,67
ATLÁNTICO	323,70
BOLÍVAR	507,32
BOYACÁ	346,55
CALDAS	207,47
CASANARE	165,00
CAUCA	280,30
CESAR	667,50
CHOCÓ	62,00
CÓRDOBA	599,48
CUNDINAMARCA	1.092,75
HUILA	394,00
LA GUAJIRA	348,80
MAGDALENA	392,40
META	637,84
NARIÑO	235,72
NORTE DE SANTANDER	156,06
PUTUMAYO	114,90
QUINDÍO	38,90
RISARALDA	88,86
SANTANDER	687,92
SUCRE	250,25
TOLIMA	771,49
VALLE	433,29
TOTAL	10.389,17

Figura 12. Red Primaria por departamentos. Ministerio de Transporte, 2015, p.42

En la siguiente la figura que reporta el Ministerio de Transporte, los proyectos concesionados por INVÍAS ascendieron a 11.000 km en 2015, con respecto a 2014, que fueron de 8.000 km. Dentro de estos proyectos concesionado se encuentran rutas en la región Caribe, como lo son la vía que conecta Santa Marta-Riohacha-Paraguachón, Cartagena-Barranquilla, Córdoba-Sucre, respectivamente (Ver Figura 13).

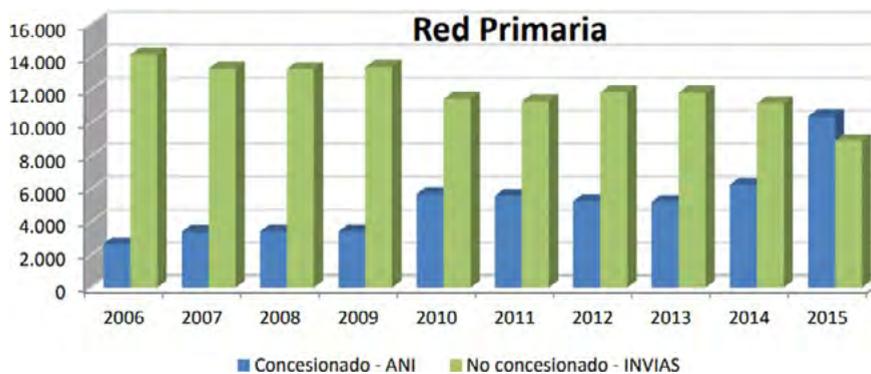


Figura 13. Concesionado de la Red Primaria. Ministerio de Transporte, 2015, p.35

Por otra parte, y de acuerdo con lo reportado por el Ministerio de Transporte, los costos logísticos de la región Caribe son los más elevados en el país comparados con otras regiones, teniendo un porcentaje de 22,0 %, siguiendo la región de los Llanos en un 21,0 %. En índice de competitividad se reporta un 5,98 % en la región Caribe como la más alta en el país seguido por la región Centro Oriente con un 5,73 % (Ver Figura 14).



Figura 14. Costos Logísticos e Índices de Competitividad. Ministerio de Transporte, 2015, p.81

Desde el enfoque expuesto en el informe reportado por la Superintendencia Financiera, para el año 2015 se presentó un incremento en comparación con el año 2014 en el tráfico de zona portuaria; de igual forma se reporta que las ciudades de la región Caribe, como Santa Marta, Barranquilla, Cartagena

y el Golfo del Morrosquillo superaron sus cifras en relación con el tráfico en zona portuarias para el 2015. En este sentido, el puerto de Santa Marta, Cartagena y el Golfo de Morrosquillo superaron en cifras significativas, de acuerdo al tráfico de zonas portuarias, al puerto de Buenaventura, reconocido en el país y que superó sus cifras en 2015 (Observar Figura 15).

AÑO	BARRANQUILLA	BUENAVENTURA	CARTAGENA	SANTA MARTA	GOLFO DE MORROSQUILLO
2006	5.582.336	10.814.110	16.392.632	30.496.575	10.767.324
2007	6.452.025	11.565.328	16.299.328	35.142.833	11.766.146
2008	6.262.240	10.695.371	20.000.703	37.341.269	14.446.029
2009	5.284.558	11.333.547	19.151.375	34.917.934	19.208.514
2010	6.389.272	10.405.166	24.452.510	40.007.330	25.109.315
2011	7.869.362	13.979.263	30.753.002	49.150.024	32.397.765
2012	8.245.310	15.072.938	33.409.891	50.166.486	34.540.208
2013	9.766.586	16.323.145	32.505.553	51.490.537	36.999.982
2014	10.389.666	15.683.027	31.770.942	49.865.770	39.097.654
2015	10.860.562	17.383.324	34.558.932	55.318.345	42.844.529

Figura 15. Aumento del Tráfico en Zona Portuaria. Ministerio de Transporte, 2015, p.66

Respecto a la carga internacional importada, se analiza que para el año 2015 en relación con la carga importada por las sociedades portuarias de la región Caribe, se puede evidenciar que el puerto de Barranquilla obtuvo el primer lugar con una cifra de 3.368.972 millones, seguido por Santa Marta con 2.245.517 y Cartagena con 1.129.831 (Ver Figura 16).

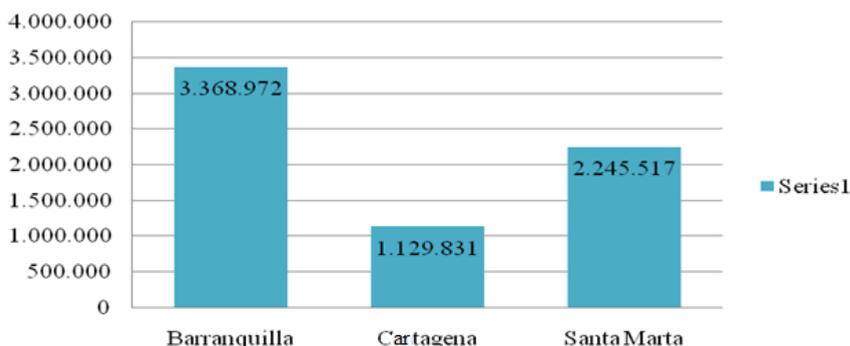


Figura 16. Carga importada por la Sociedad Portuaria en la región Caribe 2015. Elaboración propia, a partir de la ANDI, 2016, .

Seguidamente, se analiza en el 2015 que en relación con la carga exportada por las sociedades portuarias de la región Caribe se evidencia que el puerto de Santa Marta alcanzó el primer lugar con 3.829.514, seguido del puerto de Barranquilla con 1.028.694, y por último, el puerto de Cartagena con un total de 869.006. De igual manera, se puede deducir por las figuras que se importó más mercancía por parte de los puertos de la región de la que se exportó, dando un déficit en la balanza comercial (Ver Figura 17).

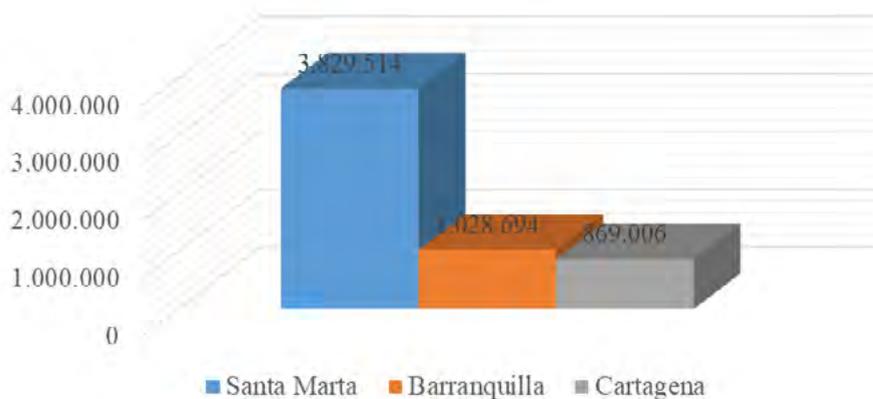


Figura 17. Carga importada por la Sociedad Portuaria en la región Caribe 2015.
Elaboración propia, a partir de la ANDI, 2016.

Siguiendo la misma línea y acorde con lo reportado por el Ministerio de Transporte, en el año 2016 el departamento del Atlántico logró obtener un incremento en redes primarias concesionadas en comparación con el 2015. En este sentido, para el año 2016 las redes concesionadas del departamento del Atlántico fueron de 365,23 mientras que en el año 2015 fueron de de 323,70. Sin embargo, comparado con el departamento de Antioquia sigue muy por debajo, que además mostró un aumento en el año 2016 con respecto al 2015, y se sigue manteniendo casi al triple por encima del departamento de Atlántico (Ver figura 18).

DEPARTAMENTO	PRIMARIAS (Km)
ANTIOQUIA	1.689,13
ATLÁNTICO	365,23
BOLÍVAR	562,08
BOYACÁ	362,34
CALDAS	184,33
CASANARE	165,37
CAUCA	196,32
CESAR	782,32
CHOCÓ	0,00
CÓRDOBA	617,09
CUNDINAMARCA	1.176,00
HUILA	349,00
LA GUAJIRA	344,08
MAGDALENA	390,45
META	443,06
NARIÑO	80,00
NORTE DE SANTANDER	199,70
PUTUMAYO	104,50
QUINDÍO	57,00
RISARALDA	93,00
SANTANDER	664,28
SUCRE	300,00
TOLIMA	547,00
VALLE	483,19
TOTAL	10.155

Figura 18. Redes Primarias por departamentos. Ministerio de Transporte, 2016, p.43

Desde el punto de vista, de la redes primarias concesionadas a nivel regional, el reporte de la figura tomada del Ministerio de Transporte, evidencia que los proyectos concesionados por INVÍAS se mantuvieron a 11.000 km en 2016, con respecto a 2015 que fueron de 11.000 km. Dentro de estos proyectos concesionados se encuentran rutas en la región Caribe como la vía que conecta Autopista al río Magdalena, Cartagena-Barranquilla, Ruta Caribe, Cesar-Guajira (Ver Figura 19).

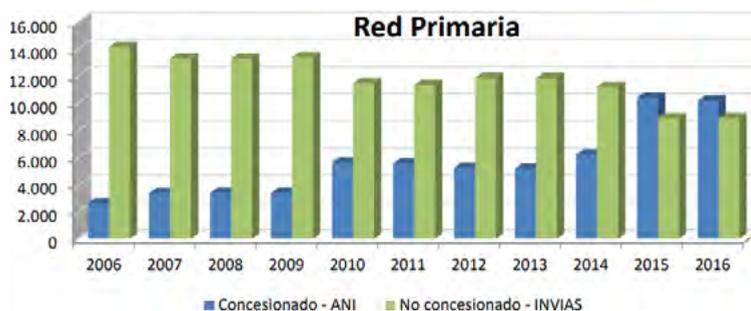


Figura 19. Redes Primarias concesionadas. Ministerio de Transporte, 2016, p.39

De acuerdo con lo expuesto por el Ministerio de Transporte en el año 2016 y según el reporte de la Superintendencia Financiera en ese mismo año, se presentó una disminución con respecto a 2015 en el tráfico de zona portuaria de Barranquilla y Golfo de Morrosquillo; de igual manera, la información suministrada que reporta la Superintendencia es que ciudades de la región Caribe como Santa Marta y Cartagena superaron sus cifras de acuerdo con el tráfico en zona portuarias en 2016. Sin embargo, el puerto de Santa Marta, Cartagena y el Golfo de Morrosquillo superaron en cifras representativas de acuerdo a tráfico de zonas portuarias en relación con los datos reportados en la figura sobre el puerto de Buenaventura, el cual representa uno de los mejores puertos en el país y en el que este superó sus cifras en 2016 en relación con el 2015 (Ver Figura 20).

AÑO	BARRANQUILLA	BUENAVENTURA	CARTAGENA	SANTA MARTA	GOLFO DE MORROSQUILLO
2006	5.582.336	10.814.110	16.392.632	30.496.575	10.767.324
2007	6.452.025	11.565.328	16.299.328	35.142.833	11.766.146
2008	6.262.240	10.695.371	20.000.703	37.341.269	14.446.029
2009	5.284.558	11.333.547	19.151.375	34.917.934	19.208.514
2010	6.389.272	10.405.166	24.452.510	40.007.330	25.109.315
2011	7.869.362	13.979.263	30.753.002	49.150.024	32.397.765
2012	8.245.310	15.072.938	33.409.891	50.166.486	34.540.208
2013	9.766.586	16.323.145	32.505.553	51.490.537	36.999.982
2014	10.389.666	15.683.027	31.770.942	49.865.770	39.097.654
2015	10.860.562	17.383.324	34.558.932	55.318.345	42.844.529
2016	10.325.287	17.608.637	36.915.334	64.902.683	35.957.196

Figura 20. Tráfico de Zona Portuaria. Superintendencia Financiera, 2016, p.67

Según el análisis del reporte para el 2016 sobre la carga importada por las sociedades portuarias de la región Caribe indican que el puerto de Barranquilla obtuvo el primer lugar con una cifra de 3.416.710 millones teniendo un incremento con respecto al 2015 que fue 3.368.972, seguido por Santa Marta que presentó una cifra de 2.699.482, el cual alcanzó un incremento con respecto al 2015 que fue de 2.245.517, y Cartagena con una cifra de 1.029.370, presentando una disminución con respecto al 2015 que fue de 1.229.831 (Ver Figura 21).



Figura 21. Carga Internacional Importada por la Sociedad Portuaria en la región Caribe, 2016. Elaboración propia a partir de la ANDI, 2016

En cuanto al reporte en carga exportada por las sociedades portuarias de la región Caribe para el 2016, se analiza que el puerto de Santa Marta logró el primer lugar presentando una cifra de 4.189.064, en el cual se evidencia que obtuvo un incremento en comparación al 2015 que fue de 3.829.514, seguido del puerto de Barranquilla que presentó un total de 1.119.644, alcanzando un incremento respecto al 2015 que fue de 1.028.694, y por último, el puerto de Cartagena con un total de 601.207, el cual tuvo una disminución con respecto al 2015 de 869.006. De igual manera, se puede deducir por las Figuras que se importó más mercancía por parte de los puertos de Barranquilla y Cartagena de la que se exportó dando un déficit en la balanza comercial (Observar Figura 22).



Figura 22. Carga exportada por las Sociedades Portuarias en la región Caribe, 2016. Elaboración propia, a partir de la ANDI, 2016

Por otro lado, y en concordancia con lo reportado por el Ministerio de Transporte en el año 2017, el departamento del Atlántico presentó una disminución en cuanto a los valores de redes primarias concesionadas y en comparación al 2016. En este orden de ideas, en el año 2017 las redes concesionadas del departamento del Atlántico fueron de 309,82 mientras que en el año 2016 el total fue de 365,23. Sin embargo, en comparación con el departamento de Antioquia sigue estando muy por debajo, ya que esta también aumentó en el año 2017 con respecto al 2016, donde se sigue manteniendo casi al triple por encima que el departamento de Atlántico (Ver Figura 23).

DEPARTAMENTO	PRIMARIAS (Km)
ANTIOQUIA	1.666,90
ATLÁNTICO	309,82
BOLÍVAR	616,09
BOYACÁ	226,93
CALDAS	185,15
CASANARE	165,42
CAUCA	200,20
CESAR	249,36
CHOCÓ	0,00
CÓRDOBA	620,38
CUNDINAMARCA	980,84
HUILA	338,30
LA GUAJIRA	213,00
MAGDALENA	407,06
META	443,06
NARIÑO	83,00
NORTE DE SANTANDER	104,02
PUTUMAYO	108,10
QUINDÍO	54,90
RISARALDA	104,01
SANTANDER	157,20
SUCRE	301,55
TOLIMA	617,71
VALLE	433,50
TOTAL	8.587

Figura 23. Redes Primarias por departamentos. Ministerio de Transporte, 2017, p.48

Desde esta perspectiva se analiza la Figura reportada por el Ministerio de Transporte en relación con los proyectos concesionados por INVÍAS a nivel regional, donde se presenta que se tuvo una disminución de 8.000 km en 2017 con respecto a 2016 que fueron de 11.000 km. Dentro de estos proyectos concesionados se encuentran rutas en la región Caribe como son la vía que conecta Autopista al río Magdalena, Cartagena-Barranquilla, Ruta Caribe, Cesar-Guajira (Ver Figura 24).

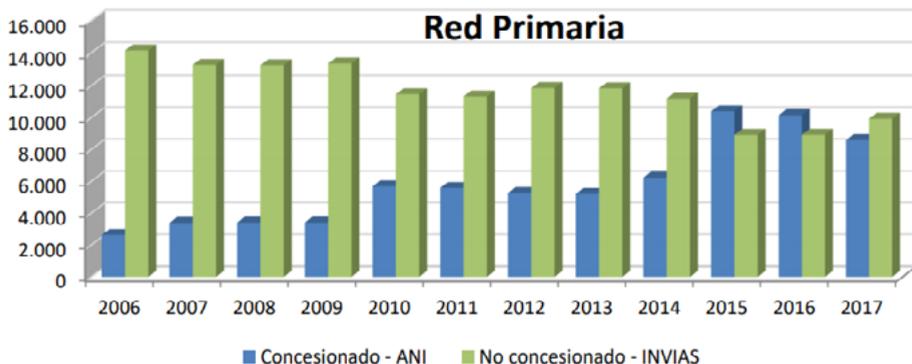


Figura 24. Redes Primarias Concesionadas región Caribe. Ministerio de Transporte, 2017, p.40

En cuanto, al tráfico de zona portuaria en la región Caribe, de acuerdo al reporte de la Superintendencia Financiera en el año 2017, se presentó una disminución con respecto a 2016 en el tráfico de zona portuaria de Golfo de Morrosquillo y el puerto de Santa Marta; de igual manera, la información suministrada que reporta la Superintendencia es que las ciudades de la región Caribe como son Barranquilla y Cartagena superaron sus cifras de acuerdo con el tráfico en zona portuarias en 2017. Sin embargo, el puerto de Cartagena y el golfo de Morrosquillo superaron en cifras en relación con el tráfico de zonas portuarias; por su parte, el puerto de Buenaventura reconocido en el país sigue firme al superar sus cifras en 2017 con respecto a 2016 (Observar Figura 25).

AÑO	BARRANQUILLA	BUENAVENTURA	CARTAGENA	SANTA MARTA	GOLFO DE MORROSQUILLO
2006	5.582.336	10.814.110	16.392.632	30.496.575	10.767.324
2007	6.452.025	11.565.328	16.299.328	35.142.833	11.766.146
2008	6.262.240	10.695.371	20.000.703	37.341.269	14.446.029
2009	5.284.558	11.333.547	19.151.375	34.917.934	19.208.514
2010	6.389.272	10.405.166	24.452.510	40.007.330	25.109.315
2011	7.869.362	13.979.263	30.753.002	49.150.024	32.397.765
2012	8.245.310	15.072.938	33.409.891	50.166.486	34.540.208
2013	9.766.586	16.323.145	32.505.553	51.490.537	36.999.982
2014	10.389.666	15.683.027	31.770.942	49.865.770	39.097.654
2015	10.738.710	17.383.343	34.618.214	55.318.433	47.844.529
2016	10.325.287	17.608.637	37.068.475	64.902.683	35.957.196
2017	10.434.803	25.097.958	86.170.625	11.697.627	33.975.094

Figura 25. Tráfico de Zona Portuaria en la región Caribe. Superintendencia Financiera, 2017, p.71

En lo relacionado a la carga importada por las Sociedades Portuarias en el 2017, el puerto de Santa Marta ocupó el primer lugar con una cifra de 2.840.840 millones incrementando con respecto al 2016 que fue 2.699.482, seguido por Barranquilla con una cifra de 2.766.937 el cual presentó una disminución con respecto al 2016 que fue de 3.416.710, y Cartagena con una cifra de 878.237 obteniendo una disminución con respecto al 2016 que fue de 1.029.370 (Observar la Figura 26).

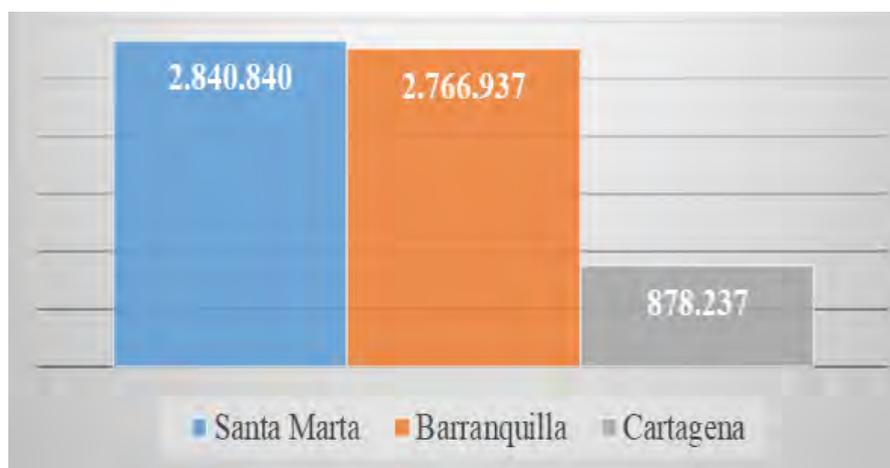


Figura 26. Carga Importada por la Sociedades Portuarias en la región Caribe 2017.
Elaboración propia, a partir de la ANDI, 2017, pp.12-105

Finalmente, se analiza el reporte del 2017 el cual señala que en carga exportada por las sociedades portuarias de la región Caribe, el puerto de Santa Marta logró el primer lugar con una cifra 3.695.448, en el cual tuvo una disminución respecto al 2016 de 4.189.064, seguido del puerto de Barranquilla con 1.476.666 el cual presentó un incremento respecto con el 2016 de 1.119.644, y por último, el puerto de Cartagena con un total de 625.504, en el cual tuvo un aumento con respecto al 2016 de 601.207. De igual manera se puede evidenciar en la figura que se importó más mercancía por parte de los puertos de Barranquilla y Cartagena de la que se exportó, presentando un déficit en la balanza comercial (Ver Figura 27).

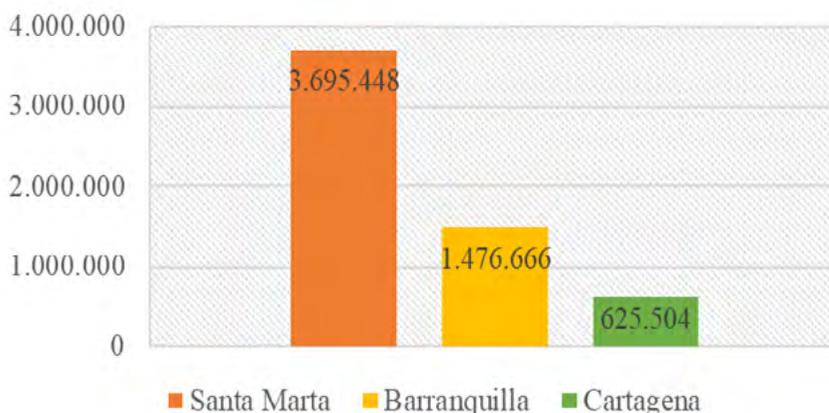


Figura 27. Carga Exportada por las Sociedades Portuarias en la región Caribe 2017. Elaboración propia, a partir de la ANDI, 2016, pp.12-105

CONCLUSIÓN

La región Caribe ha venido promoviendo iniciativas para el mejoramiento en el desempeño de los corredores logísticos de la región Caribe, con ello se busca reducir los costos logísticos, incrementar la eficiencia y competitividad del país frente a otros países con alto impacto en los flujos comerciales, entre ellos, Europa, Estados Unidos y algunos países latinoamericanos como Chile y México, entre otros.

De acuerdo con la información recopilada y analizada desde la teoría, se logró evidenciar que los corredores logísticos son de gran importancia para la economía de la región Caribe, ya que en esta se encuentran muchas zonas portuarias, vías férreas y aeropuertos que permiten el intercambio del comercio exterior con el resto de los países a nivel mundial.

Desde esta perspectiva, para el año 2015 la región Caribe presentó un puntaje de 5,98, correspondiente a 0,54 puntos por encima del promedio nacional en competitividad de logística regional, con el cual logró la mejor calificación a nivel regional. No obstante, tuvo que enfrentar un gran desafío

al presentar el costo logístico más alto del país sobre las ventas con un valor del 22 %. Esto resalta la necesidad de fortalecer la calidad de los corredores logísticos de la región Caribe con el fin de disminuir los costos y mejorar los niveles de competitividad de la región.

Sin embargo, Colombia, especialmente la región Caribe, enfrenta fuertes desafíos para el futuro puesto que, debe seguir mejorando y creciendo estratégicamente y lo mas importante a nivel de infraestructura; tambien es necesario invertir y empelar en estrategias que permitan el fortalecimiento del progreso de los corredores logísticos en Colombia principalmente en la región Caribe y de esta manera pueda estar en niveles altamente competitivos a nivel global.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ANDI. (2016). Gerencia de logística, transporte e infraestructura. Recuperado de <http://www.andi.com.co/Home/Pagina/7-gerencia-de-logistica-transporte-e-infraest>.
- Arroyo, T. (2015). *El concepto de contrato de transporte multimodal o "Terrestre Plus" de Mercancías en España*. Getafe: Universidad Carlos III de Madrid, pp.1176-1193.
- Colombia competitiva. (2015). "Colombia es Logística" La encuesta nacional de logística 2015. Recuperado el 15 mayo de 2019 de <http://www.colombiacompetitiva.gov.co/prensa/2015/Paginas/Colombia-es-Logistica-La-Encuesta-Nacional-de-Logistica-2015.aspx>.
- Departamento Nacional de Planeación. (2016). *Misión Logística para Colombia*. Archivo recuperado el 9 de abril de 2019 de: <https://www.infraestructura.org.co/13congreso/memorias/24/SIMONGAVIRIA.pdf>.
- Hernández, R., Fernández, C. & Baptista, P. (2014). *Metodología de la investigación*. Sexta edición. México: McGraw-Hill.
- Hernández, R., Fernández, C. & Baptista, P. (2006). *Metodología de la investigación*. Cuarta edición. México: McGraw-Hill.
- Hurtado, I. & Toro, J. (2007). *Paradigmas y métodos de investigación en tiempos de cambio*. Caracas: El Nacional.
- Martínez, O. (2015). Los corredores logísticos. Recuperado en mayo 15 de 2019 de <http://www.catalogodelogistica.com/temas/Los-corredores-logisticos+102379>.
- Más, F. (2010). *Temas de Investigación Comercial*. Editorial Club Universitario: España.

- MICT. (2008). Documento Compes 3547: Política Nacional Logística. MITC. Recuperado de <http://www.mincit.gov.co/mincomercioexterior/temas-de-interes/modulo-vuce-%E2%80%93inspeccion-simultanea/documento-compes-3547-de-2008.aspx>.
- MINTRANSPORTE. (2018). Transporte en cifras estadísticas 2018. Recuperado el 12 de abril de <https://www.mintransporte.gov.co/documentos/15/estadisticas/>.
- MINTRANSPORTE. (2017). Transporte en cifras estadísticas 2017. Recuperado el 12 de abril de <https://www.mintransporte.gov.co/documentos/15/estadisticas/>.
- MINTRANSPORTE. (2016). Transporte en cifras estadísticas 2016. Recuperado el 12 de abril de <https://www.mintransporte.gov.co/documentos/15/estadisticas/>.
- MINTRANSPORTE. (2015). Transporte en cifras estadísticas 2015. Recuperado el 12 de abril de <https://www.mintransporte.gov.co/documentos/15/estadisticas/>.
- Porter, M. (1991). *La ventaja competitiva de las naciones*. Edit. Javier Vergara, Buenos Aires, 1025 p., Edición original *The Competitive Advantage of Nations*, The Free Press, New York. 1990.
- Quimbay, L. (2015). Logística Portuaria en Colombia: Un análisis comparativo con el puerto de Miami. Recuperado de <https://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/handle/10654/7584/Logistica%20Portuaria%20en%20Colombia.pdf?sequence=1>.
- Sabino, C.A. (1986). *El proceso de investigación*. Caracas: Panapo.

Cómo citar este capítulo:

Restrepo-Mejía, R., Olivero-Vega, E., Vega-Sampayo, Y. & Jiménez-Chávez, A. Mendoza Castro (2020). Influencia de los corredores logísticos en la economía de la región Caribe durante el período 2015-2017. En Olivero-Vega, E., Vega-Sampayo, Y., & Jiménez-Chávez, A. (Comps.), *Impacto de la Logística e Innovación en el Comercio Internacional* (pp.75-102). Barranquilla, Colombia: Ediciones Universidad Simón Bolívar.

Gestión de la innovación mediante la tecnología *blockchain* en el desarrollo del comercio internacional

*Enohemit Olivero-Vega, Yolanda Vega-Sampayo, Vilton
Johan Ávila-Vergara, Pabla Peralta-Miranda*

RESUMEN

El presente capítulo pretende conocer el desarrollo de gestión de la innovación a través de la tecnología *Blockchain* en el desarrollo del comercio internacional, para llevar a cabo este estudio se tuvieron en cuenta el enfoque de investigación cuantitativo, bajo el alcance descriptivo, con un diseño de investigación transversal; en este caso la técnica de investigación aplicada fue analítica documental, obteniendo como resultados la importancia de la gestión de innovación en el comercio actual y su impacto a nivel internacional en el sector organizacional; finalmente, a partir de esta investigación se logró determinar que son muchos los retos a los que se deben enfrentar las organizaciones con esta nueva tendencia en relación con el desarrollo competitivo empresarial y la necesidad de gestionar innovaciones a través de esta tecnología con el fin de poder enfrentar la dinámica del mercado.

Palabras Clave: gestión, innovación, *blockchain*, organización

ABSTRACT

This chapter aims to know the management of innovation through Blockchain technology in the development of international trade, to carry out this study the quantitative research approach was taken into account, under the descriptive scope, with a transversal research design, in this case the applied research technique was documentary analytics. obtaining as results the importance of innovation management in current commerce and its impact at the international level in the organizational sector; Finally, from this investigation it was possible to determine that there are many challenges that organizations must face with this new trend in relation to competitive business development and the need to manage innovations through this technology in order to face Market dynamics.

Keywords: management, innovation, blockchain, organization

INTRODUCCIÓN

Actualmente, el *Blockchain* lo están utilizando cada vez más las empresas del sector financiero, en pro de acabar con el lavado de dinero; especialmente en la realización de pagos nacionales e internacionales entre otras actividades. Asimismo, es utilizado por las empresas del sector público y entes estatales quienes pretenden el mejoramiento y la contribución del bienestar de la sociedad en su localidad, protección de la infraestructura, el aumento de los registros de propiedad y el mantenimiento del control en relación con las transacciones. No obstante, en el sector salud esta tecnología ha sido implementada para tener un mejor control de los medicamentos, en la realización de los ensayos clínicos y en el intercambio de registros de salud en los pacientes (Dinero, 2018).

Siguiendo con la línea, es importante resaltar que los avances tecnológicos actuales están rediseñando la forma tradicional de comunicación de las personas, la realización de los pagos, de negocios y hasta la manera de ofrecer servicios. Es precisamente aquí donde juega un papel muy importante la gestión de la innovación; en este sentido, una de las innovaciones con mayor potencial y disruptivas es la tecnología *Blockchain*, gracias a sus implicaciones en su modelo de operar al igual que la realización de transacciones. Por consiguiente, en los negocios actuales esta tecnología avanza con mayor rapidez, pero además su potencial está alcanzando diferentes sectores de la economía, razón por la cual cada vez más empresas están interesadas en desarrollar esta nueva tendencia innovadora que involucra grandes beneficios, entre ellos el posicionamiento y la competitividad, etc., en los servicios que se ofrecen al mercado.

REFERENTES CONCEPTUALES DEL TÉRMINO GESTIÓN DE LA INNOVACIÓN

Hoy por hoy, tanto a nivel nacional como internacional, las organizaciones se centran en darle mayor importancia al desarrollo de innovación y en la

necesidad que esta representa al interior de ellas, es por ello que para su práctica se requieran escenarios idóneos en su ejecución. En este orden de ideas la gestión de la innovación forma parte de ese componente esencial en el que los directivos deben enfocar sus esfuerzos con el fin de generar una cultura innovadora al interior de la organización (Sánchez, Cervantes & Peralta, 2016).

Desde esta perspectiva, Innova Chile (2010), sostiene que para llevar a cabo la gestión de la innovación se requiere de un conjunto de políticas, procesos, herramientas y cultura que impulsen el desarrollo de la creatividad e iniciativas de las personas con base en la estrategia organizacional, la cual debe estar ceñida en la creación de los nuevos productos, servicios y modelos de negocios en pro de generar valor para la organización (Sánchez, Cervantes & Peralta, 2016).

Por otra parte, la factibilidad de la gestión de la innovación ha sido un tema muy debatido por diferentes autores, entre los cuales se destaca el caso de Drucker (2007), el cual afirma que las innovaciones exitosas en su gran mayoría resultan producto de una búsqueda constante y premeditada de oportunidades que se presentan en situaciones concretas (Sánchez, Cervantes & Peralta, 2016).

Adicionalmente, Huber (2001), comenta que la gestión de la innovación se presenta cuando una solución inventiva da respuesta o resuelve una problemática de mercado en el entorno de la estrategia organizacional. Dicha solución debe ser original ya que de otra forma la competencia la termina copiando con facilidad y rapidez, por tanto, se termina perdiendo la ventaja competitiva que se tiene (Ortiz & Pedroza, 2006).

Después de analizar la importancia de la gestión tecnológica en la organización, es necesario conocer sobre la implicación de la gestión de

la innovación tecnológica, cabe resaltar que esta encierra varias etapas y cada una de ellas contiene varios procesos, los cuales permiten la gestión del proceso global desde el comienzo de la idea hasta llevarla a la transformación de la innovación, es decir, cuando está disponible en el mercado para el consumidor. Todos estos procesos están presentes en todo el período de desarrollo de la innovación; en donde cada etapa se puede resumir en concepción, implementación y mercadeo de la innovación (Aponte, 2016).

En la primera etapa o fase se cuentan con elementos caracterizados, como el análisis de requerimiento, la generación, así como la valoración de la idea y la planificación del proyecto a desarrollar. En la segunda etapa se tiene en cuenta el desarrollo y construcción, la generación de prototipos, aplicación de la prueba piloto, y finalmente, en la fase del mercadeo comprende elementos propios como la producción, lanzamiento y la penetración en el mercado del producto (Verworn, Hertatt y Nagahara, 2006; Verworn, Lutge y Hertatt, 2000; Aponte, 2016).

REFERENTES CONCEPTUALES DEL TÉRMINO **BLOCKCHAIN**

En la era de la economía digital, se resalta la evolución que ha tenido el dinero, al convertirse en intangible, desnacionalizado, e incluso cooperativo y descentralizado, así como la arquitectura del medio a través del cual opera. En este sentido, el *Blockchain* representa una de las innovaciones tecnológicas que conlleva a interacciones claras por ambas partes a través de una red confiable al igual de segura, de acceso certificado y auditable para los datos. Además, de ser una novedad, posee el potencial para resolver problemas de confianza, análisis de datos, transacciones y redes; igualmente, resuelve ineficiencias, reduce los costos, desbloquea el capital, mejora la confianza del tejido social abriendo campo a nuevos modelos de negocios competitivos (Becerril y Ortigoza, 2018).

La tecnología *Blockchain*, cuenta con aplicaciones en la prestación de bienes y servicios ofrecidos por entidades financieras, así como en el desarrollo de procesos internos relacionados con las actividades de inspección, vigilancia y el control por parte del supervisor financiero. Por esta razón, es que, a partir de estos procesos regulatorios, se fortalece la aplicación de esta tecnología ya que tiene como objetivo la generación de eficiencia, introducción al mercado y el acceso a los recursos financieros (Corredor & Díaz, 2018).

METODOLOGÍA

En relación con la metodología de investigación empleada, esta fue basada en el enfoque cuantitativo, el cual se caracterizó principalmente por obtener respuestas de diferentes fuentes consultadas para dar solución al fenómeno objeto de estudio, de igual forma se recurrió al análisis numérico, basado en el estudio probabilístico y la manera particular de investigar la situación. Desde esta perspectiva, el método cuantitativo utilizado implicó la recolección de datos con la finalidad de probar la teoría a través de la medición numérica y el análisis estadístico, con el fin de determinar patrones de comportamiento de la investigación (Hernández, Fernández y Baptista, 2014).

En cuanto al desarrollo de este estudio, el tipo de investigación empleado fue descriptivo, ya que se describieron detalladamente la conducta del fenómeno que fue objeto de análisis. Además, en esta investigación se estudiaron las características principales del comportamiento en el fenómeno estudiado (Skalind, 1999).

Por su parte el diseño de investigación para este trabajo, fue transversal el cual residió en la observación y el análisis de una revisión documental con la finalidad de obtener información necesaria para desarrollar la investigación, asimismo, la revisión documental significó un factor clave para

el proceso de estudio, debido a que se garantizó que la obtención de los datos fuera relevante para el estudio. En este orden de ideas, la revisión documental involucra describir detalladamente el tema investigado, también comprende la determinación significativa del estudio, en busca de probar la particularidad del mismo (Gómez, Fernando, Aponte & Betancourt, 2014).

En lo referente a la población, estuvo representada por las diferentes bases de datos científicas y categorizadas, al igual que el abordaje de páginas web determinando que fuera legal el contenido de la información acorde y conexas con el tema investigado. En este sentido, la población comprende el total de un fenómeno estudiado, asimismo, implica la conformación del total de unidades de análisis que hacen parte de un fenómeno objeto de investigación (Tamayo, 2007).

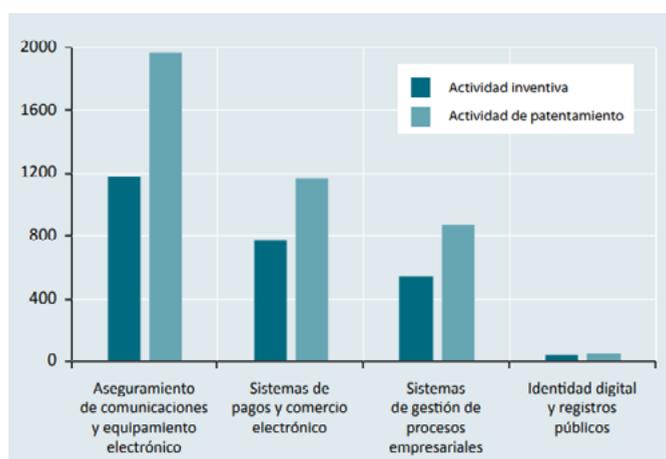
Finalmente, la técnica utilizada en esta investigación radicó en el análisis documental, el cual se basó en las operaciones intelectuales que permitieron la descripción y representación de la documentación en forma sistémica. Adicionalmente, se logró comprender el procesamiento y el análisis que implica la descripción de las diferentes fuentes de información consultadas (Dulzaide & Molina, 2004).

RESULTADOS

El exembajador de Chile Héctor Casanueva afirma que la tecnología *Blockchain* ha sido uno de los más grandes cambios y tendencias que se están incursionando en relación con los procesos de intercambios económicos, el uso de esta tecnología está progresando cada vez más y su potencial abarca múltiples usos, que generan ganancias significativas en cuanto a tiempo, seguridad y ahorro en costos del comercio de bienes y servicios, al igual que en las operaciones financieras ligadas a dichos intercambios (Casanueva, 2019).

Desde esta perspectiva, cabe resaltar que en cuanto a las tendencias a nivel internacional de la tecnología *Blockchain*, a partir de los resultados obtenidos por la Superintendencia de Industria y Comercio (2018), la cual identificó cuatro tendencias importantes en el desarrollo de las soluciones a través del uso *Blockchain* durante los últimos cinco años, en primer lugar, se destaca la actividad inventiva y de patentamiento en el cual está el uso de *Blockchain* para el aseguramiento de comunicaciones y equipamiento electrónico, con 1.175 invenciones en 1.969 solicitudes de patente. En segundo lugar, se encuentra el uso de *Blockchain* en sistemas de pagos y comercio electrónico, con 769 invenciones en 1.165 solicitudes. En tercer lugar, se identificó el uso de *Blockchain* en sistemas de gestión de procesos empresariales en diferentes ámbitos, con 541 invenciones en 872 solicitudes de patentes. Por último, en el cuarto lugar, se encuentran las tecnologías relacionadas con identidad digital y registros públicos, con 38 desarrollos en 54 solicitudes (Superintendencia de Industria y Comercio, 2018). Ver Figura 1.

Figura 1. Tendencias tecnológicas según la actividad inventiva y de patentamiento



Fuente: Thomson Innovation, Espacenet, USPTO, Latipat, Superintendencia de Industria y Comercio (2018), p.30

De igual forma, se logró observar que existe una relación directa entre la actividad inventiva y el impacto en las cuatro tendencias. En lo que se refiere a la tendencia de aseguramiento de comunicaciones y equipamiento electrónico se analiza que sobresale particularmente por su alto impacto industrial, le sigue los sistemas de pagos y comercio electrónico. Adicionalmente, se destacan los sistemas de gestión de procesos empresariales. Para el caso de la identidad digital y registros públicos, es la que menos se destacó entre las cuatro tendencias, aunque evidenció un impacto importante en relación con su actividad inventiva (Superintendencia de Industria y comercio, 2018). Ver Figura 2.

Figura 2. Relación entre la actividad inventiva y el impacto industrial de las tendencias tecnológicas

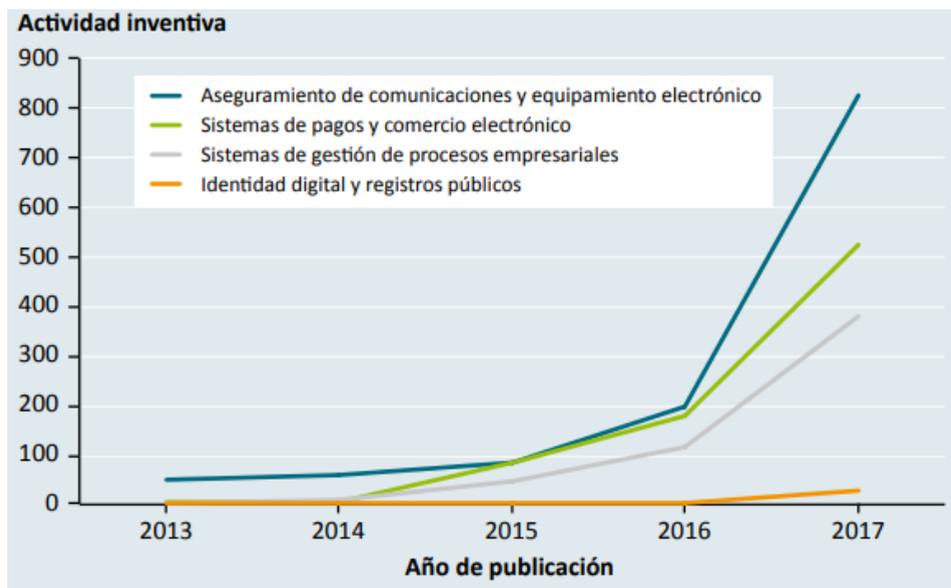


Fuente: Thomson Innovation, Espacenet, USPTO, Latipat, Superintendencia de Industria y Comercio (2018), p.31

Después de revisar la evolución a través del tiempo de las tendencias identificadas y el período comprendido entre 2013 y 2017, la Superintendencia llegó a las siguientes conclusiones, y es que las cuatro tendencias presentan un crecimiento continuo; tanto así que, en 2017, se presentó un salto significativo en todas ellas que triplicó y hasta quintuplicó la actividad inventiva presentada durante el 2016. Asimismo, las tendencias

de sistemas de pagos y comercio electrónico y sistemas de gestión de procesos empresariales evidenciaron un aumento muy importante entre 2014 y 2015 (Superintendencia de Industria y Comercio, 2018). Ver Figura 3.

Figura 3. Dinámica tecnológica de las tendencias identificadas



Fuente: Thomson Innovation, Espacenet, USPTO, Latipat, Superintendencia de Industria y Comercio (2018), p.32

En cuanto a los países líderes, se determinó la relevancia de los países más relacionados con la tecnología al tener en cuenta dos variables: la inversión en I+D con base en la actividad inventiva y el índice H. Frente a la primera variable, los resultados evidenciaron que China fue el país líder con 1.353 invenciones que corresponde al 40 %, le sigue Estados Unidos, con el 27 % y Japón con el 5 % de participación. Por su parte, Latinoamérica por ser una región emergente en el desarrollo de este tipo de tecnologías presentó solo el 1 % de la producción mundial de patentes (Superintendencia de Industria y Comercio, 2018). Ver Figura 4.

Figura 4. Países líderes según la actividad inventiva



Fuente: Thomson Innovation, Espacenet, USPTO, Latipat, Superintendencia de Industria y Comercio (2018), p.72

Respecto al índice H de los países solicitantes en el que se destacaron Estados Unidos, Japón, China y Corea del sur, así como las principales oficinas en las cuales se ha solicitado protección y los años con mayor actividad inventiva como criterios fundamentales al momento de determinar los mercados potenciales en el desarrollo de esta tecnología (Superintendencia de Industria y Comercio, 2018). Ver Tabla 1.

Después de analizar el tema de la tecnología *Blockchain* a nivel mundial, cabe resaltar que esta nueva tendencia ha tenido gran impacto y ejemplo de ello se presentó con el valor del Bitcoin, la criptomoneda que pasó de costar más de \$58 millones por unidad el 15 de diciembre de 2017 y actualmente oscila en un valor de \$12 millones. Sin embargo, *Blockchain* no hace referencia a las transacciones financieras ni de criptomoneda, también tiene usos y beneficios en empresas de prácticamente todos los sectores en donde a paso lento se han ido implementado según el sector (López, 2019).

Tabla 1. Países líderes en el desarrollo de la tecnología, mercados potenciales y años con mayor actividad inventiva

País de origen de la invención [n.º de invenciones]	Índice H	Alcance internacional [n.º de oficinas donde se presentaron las solicitudes]	Principales oficinas donde se presentaron las solicitudes [n.º de invenciones]	Años con mayor actividad inventiva [n.º de invenciones]
China (1353)	16	8	China (1335) OMPI (56) Estados Unidos (16) Reino Unido (14) Taiwán (7)	2017 (765) 2016 (410) 2015 (42) 2014 (19) 2012 (18) 2011 (18)
Estados Unidos (911)	54	29	Estados Unidos (853) OMPI (389) EPO (151) China (101) Canadá (87)	2016 (428) 2015 (306) 2017 (152) 2014 (131) 2013 (66)
Corea del sur (191)	15	13	Corea del sur (179) OMPI (40) Estados Unidos (31) China (15) Japón (13)	2016 (61) 2015 (32) 2017 (25) 2014 (14) 2009 (14)
Japón (177)	27	21	Japón (156) Estados Unidos (65) OMPI (43) China (33) EPO (32)	2016 (42) 2008 (15) 2003 (14) 2005 (12) 2015 (11)
Reino Unido (159)	7	16	Reino Unido (109) OMPI (91) Estados Unidos (40) Taiwán (35) EPO (32)	2016 (92) 2015 (37) 2017 (24) 2014 (11) 2012 (6)

Fuente: Thomson Innovation, Espacenet, USPTO, Latipat, Superintendencia de Industria y Comercio (2018), p.75

Entendiendo un poco más el *Blockchain*, esta no es otra que una cadena de bloques que se encuentran conectados con el fin de entregar información real, inmodificable en el transcurso de cada punto de control. Esta es una base de datos que incrementa la eficiencia operacional, su importancia y crecimiento ha sido tan significativo que, de acuerdo a las cifras de Oracle, existen más de 2.500 patentes registradas, y para el 2027, se espera que más del 10 % del Producto Interno Bruto mundial estará utilizando *Blockchain* (López, 2019). Ver Figura 5.

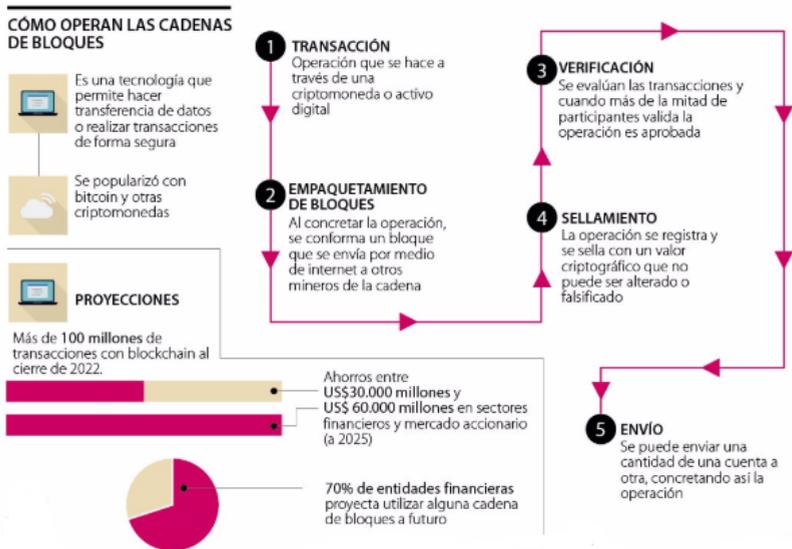


Figura 5. Operación de las cadenas de bloques. Tomado de Diario *La República* (2019), p.1

Por otro lado, se analiza en una encuesta realizada por el MinTIC y la Cámara de Comercio de Bogotá durante el 2017, tan solo el 16 % de las Empresas grandes realizó ventas a través de comercio electrónico, bajando este porcentaje a 14 % las pymes y 12 % las Microempresas. Lo anterior deja en evidencia la baja participación de Colombia en utilización de la tecnología *Blockchain* para realizar sus actividades organizacionales (Dinero, 2018). Ver Figura 6.

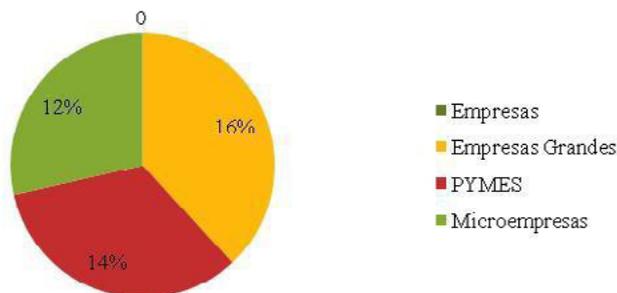


Figura 6. Ventas a través del Comercio Electrónico. Elaboración propia con datos de la revista *Dinero* (2018).

En lo que respecta al caso de la cadena de aprovisionamiento, solamente el 36 % de las empresas grandes presentó una participación en el uso de esta tecnología, el 34 % correspondió a las PYMES y el 30 % de Microempresas realizaron compras a través de comercio electrónico. Nuevamente se sigue demostrando el poco uso de esta nueva tendencia para Colombia, ya que, en países como China, Japón, Estados Unidos y Corea presentan altos índices de participación. No obstante, esto se debe a que el país forma parte del grupo de países emergentes, es decir, en vía de desarrollo. Ver la Figura 7.

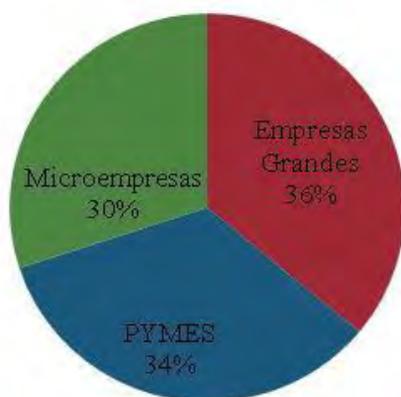


Figura 7. Cadena de Aprovisionamiento.
Elaboración propia con datos de la revista *Dinero* (2018).

CONCLUSIÓN

Con el análisis del presente estudio se logró evidenciar el gran impacto que presenta el uso de la tecnología *Blockchain* en el comercio internacional, haciendo cada vez más competitivas a las organizaciones. Esto demuestra la importancia de aprovechar al máximo todos los beneficios que ofrece esta nueva tendencia en el mercado, dentro de los cuales se destacan la reducción de costos, la implementación de nuevos modelos de negocios, la seguridad y confianza de las personas al momento de realizar una compra o transacciones, entre otras. Por tanto, la utilización de esta

nueva tecnología les ofrece la oportunidad a las organizaciones de alcanzar un nivel de posicionamiento competitivo a nivel mundial.

De acuerdo con los resultados encontrados en las diferentes fuentes consultadas y según los reportes evidenciados, se logró observar que los países de América Latina presentan baja participación en la utilización del *Blockchain* comparados con los países de gran potencia; este resultado deja en evidencia la necesidad de las organizaciones de Latinoamérica para adaptarse y utilizar esta nueva tecnología en sus procesos operacionales con la finalidad de aprovechar las oportunidades del entorno y lograr mantenerse sostenibles en el tiempo.

El desarrollo de esta nueva tecnología innovadora pretende resolver problemas de costos, seguridad, confianza y eficiencia, con el firme propósito de satisfacer las necesidades de los clientes, los cuales cada vez más son exigentes en los productos y servicios que desean recibir o encontrar en el mercado; esto conlleva a las organizaciones, no solo a la competitividad, sino también, a incrementar la productividad y minimizar sus costos tanto en logística como en tiempo.

Finalmente, la tecnología *Blockchain* pretende seguir impactando en los próximos años, buscando que su utilización sea masiva, pero no solamente en el sector financiero, sino también en otros sectores. Por ejemplo, en la protección de datos, el sector de la salud y estatal, entre otras. Esta tecnología podría cambiar el estilo de vida de la sociedad, desde el punto de vista del impulso de la innovación, seguridad en los sistemas informáticos y tratamientos de datos, cadenas de suministro, etc. Sin lugar a dudas, esta tendencia es un factor clave para lograr con mayor eficiencia el proceso de comercio exterior; no obstante, es importante el interés y apoyo estatal para que las políticas se puedan implementar y los sistemas aduaneros se adapten a la nueva tecnología *Blockchain*.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Aponte, G. (2016). *Gestión de la innovación tecnológica mediante el análisis de la información de patentes Negotium*. 11(33), 42-68. Fundación Miguel Unamuno y Jugo Maracaibo, Venezuela.
- Becerril, A. & Ortigoza, S. (2018). Habilitadores tecnológicos y realidades del derecho informático empresarial IUS. *Revista del Instituto de Ciencias Jurídicas de Puebla A.C.* 12(41), 11-41. Instituto de Ciencias Jurídicas de Puebla A. C. Puebla, México.
- Casanueva, H. (2019). *Blockchain, ¿puede revolucionar el comercio internacional?* Recuperado de <https://www.americaeconomia.com/analisis-opinion/blockchainpuede-revolucionar-el-comercio-internacional>.
- Corredor, J. & Díaz, D. (2018). *Blockchain* y mercados financieros: aspectos generales del impacto regulatorio de la aplicación de la tecnología *Blockchain* en los mercados de crédito de América Latina. *Derecho PUCP* (81), 405-439. Pontificia Universidad Católica del Perú.
- Dinero. (2018). *¿Qué es el Blockchain y porque será la próxima revolución tecnológica?* Recuperado de <https://www.dinero.com/economia/articulo/que-es-el-blockchain-y-en-que-se-aplica-en-la-actualidad/255105>.
- Dinero. (2018). *Analítica de datos, una de las tecnologías con más futuro en el 2018 en Colombia*. Recuperado de <https://www.dinero.com/emprendimiento/articulo/tendencias-de-tecnologia-mas-importantes-en-colombia/254681>.
- Drucker, P. (2007). *Innovation and Entrepreneurship: Practice and Principles*. Amsterdam. London, Butterworth-Heinemann. p.253.
- Dulzaides, M. & Molina, A. (2004). Análisis documental y de información: dos componentes de un mismo proceso. *ACIMED*, 12(2), 1. Recuperado en 18 de mayo de 2019, de http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1024-94352004000200011&lng=es&tlng=es.
- Gómez, E., Fernando, D., Aponte, G. & Betancourt, L. (2014). Metodología para la revisión bibliográfica y la gestión de información de temas científicos, a través de su estructuración y sistematización. *Dyna*, 81(184), 158-163. Universidad Nacional de Colombia Medellín, Colombia.
- Hernández, R., Fernández, C. & Baptista, P. (2014). *Metodología de la investigación*. Sexta edición. México: McGraw Hill.
- Huber, J. C. (2001). *Managing Innovation: mining for nuggets*. Autors Choice Press, USA.
- Innova Chile. (2010). Bases Técnicas y administrativas del concurso promoción de la gestión de la innovación en empresas chilenas. CORFO. Santiago - Chile. Resolución Exenta 1267 del 12-11.

- López, J. (2019). Con el *Blockchain* se dio seguridad a los negocios de alto monto en Internet. *Diario La República*. Recuperado de <https://www.larepublica.co/especiales/cuarta-revolucion-industrial/con-el-blockchain-se-dio-seguridad-a-los-negocios-de-alto-monto-en-internet-2834210>.
- Ortiz, S. & Pedroza, A. (2006). ¿Qué es la Gestión de la Innovación y la Tecnología (GINNT)? *Journal of Technology Management & Innovation*. 1(2), 64-82. Universidad Alberto Hurtado Santiago, Chile.
- Skalind, N. (1999). *Métodos de investigación*. México: Prentice-Hall.
- Sánchez, M., Cervantes, V. & Peralta, P. (2016). Gestión de la innovación en pequeñas y medianas empresas de Barranquilla - Colombia. *Revista de Ciencias Sociales (Ve)*, XXII(2), undefined-undefined. [Fecha de consulta 17 de Noviembre de 2019]. ISSN: 1315-9518. Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=280/28049145007>.
- Superintendencia de Industria y Comercio. (2018) *Blockchain: La revolución de la confianza digital*. Recuperado de [https://www.sic.gov.co/sites/default/files/files/Propiedad%20Industrial/Boletines_Tecnologicos/Bol etin_Blockchain.pdf](https://www.sic.gov.co/sites/default/files/files/Propiedad%20Industrial/Boletines_Tecnologicos/Bol%20etin_Blockchain.pdf).
- Tamayo, M. (2007). *Diccionario de la investigación científica*. México D.F.: Limusa Noriega.
- Verworn, B., Hertatt, C. & Nagahara, A. (2006). *The Impact of the Fuzzy front end of new Product Development success in Japanese NPD Projects*. Proceeding of the I&D Management Conference 2006. Manchester.
- Verworn, B., Lutge, C. & Hertatt, C. (2000). Innovation Management in Kleinen and Mittleren Unternehmen. *Working Paper, 7*. Institute of Technology and Innovation Management, Hamburg University of Technology.

Cómo citar este capítulo:

Olivero-Vega, E., Vega-Sampayo, Y., Ávila-Vergara, V. & Peralta-Miranda, P. (2020). Gestión de la innovación mediante la tecnología blockchain en el desarrollo del comercio internacional. En Olivero-Vega, E., Vega-Sampayo, Y., & Jiménez-Chávez, A. (Comps.), *Impacto de la Logística e Innovación en el Comercio Internacional* (pp.103-118). Barranquilla, Colombia: Ediciones Universidad Simón Bolívar.

Análisis de innovación en los procesos logísticos del comercio exterior en Colombia

Yolanda Vega-Sampayo, Enohemit Olivero-Vega, Catalina Meza-Romero, Valeria Cubides-López

RESUMEN

Esta investigación se realiza con el fin de analizar los avances innovadores en los procesos logístico del comercio exterior, en estos términos innovar significa actualización del modelo de comercio. Colombia es un país que con el pasar los años no ha podido cumplir con altos niveles de competitividad, razón por la cual se decidió identificar cuáles han sido las razones y qué se puede hacer para incrementar gradualmente el proceso logístico innovador. El método abordado estuvo basado en el enfoque cuantitativo, debido a que el objetivo es el análisis de los datos en los procesos de innovación en comercio exterior en el departamento del Atlántico. Los resultados obtenidos establecen que uno de los grandes retos que debe enfrentar Colombia es el de expandirse a mercados externos con la finalidad de poder mejorar sus niveles de competitividad, mediante el desarrollo de estrategias y habilidades que le permitan marcar la diferencia ante el mercado y el mundo.

Palabras Clave: comercio exterior, innovación, procesos logísticos, competitividad.

ABSTRACT

This research is carried out in order to analyze the innovative advances in the logistics processes of foreign trade, in these terms innovating means updating the trade model. Colombia is a country that over the years has not been able to meet high levels of competitiveness, which is why it was decided to identify what the reasons have been and what can be done to gradually increase the innovative logistics process. The approach addressed was based on the quantitative approach, because the objective is the analysis of data in innovation processes in foreign trade in the department of Atlántico. The results obtained establish that one of the great challenges Colombia must face is to expand into external markets in order to improve its levels of competitiveness, through the development of strategies and skills that allow it to make a difference to the market and world.

Keywords: foreign trade, innovation, logistic processes, competitiveness.

INTRODUCCIÓN

En los últimos tiempos la innovación ha tomado gran importancia como factor determinante para la competitividad en la economía de muchos países, impulsando a los Estados gubernamentales a la implementación de políticas macroeconómicas, enfocadas en el desarrollo de innovación especialmente en el sector social y que trasciendan en las capacidades estratégicas organizacionales. Esto se direcciona en el logro de resultados enmarcados a fortalecer la innovación, principalmente en los procesos logísticos del comercio exterior, con el fin de poder estar en niveles competitivos en el mundo globalizado.

No obstante, dados los avances tecnológicos y económicos, en distintos países son evidentes las grietas en el desarrollo y asimilación de la innovación, ligado a las situaciones tanto internas como externas de la organización y al entorno en el que operan.

Por otro lado, en la economía de mercados las variables que se manejan están asociadas a la cantidad vendida, calidad exigida por el consumidor, etc. Por tanto, exigen el empleo de elementos diferenciadores que contribuyan en la obtención de ventaja competitiva (Mathison, Gándara, Primera & García, 2007). Teniendo en cuenta esto, se puede deducir que uno de los factores para lograr el éxito actualmente radica en aumentar la innovación en las organizaciones, considerando que la innovación posee la capacidad de transformar los procesos organizacionales, haciéndolas más competitivas, rápidas y eficaces. De igual forma, los fenómenos repercuten en los procesos de transformación económica y en la sociedad de los países que la adoptan (López, Montes, Prieto & Vázquez, 2004; Mathison, Gándara, Primera & García, 2007).

Cabe resaltar que la innovación necesita del conocimiento y de su gestión para el logro de los objetivos y la conquista del mercado; de acuerdo a lo

anterior, la competitividad es el resultado del desarrollo de la innovación, por ende, se considera que la competencia como el factor potencial de la sociedad, impulsa la creación de valor, es decir, esa capacidad que una organización para alcanzar ventajas mediante el posicionamiento en el mercado (Porter, 2009; Avendaño, 2012). Partiendo de los conceptos propuestos por los autores antes mencionados, para esta investigación la innovación consiste en la utilización del conocimiento para crear un nuevo o mejorado producto o servicio, que a su vez sea aceptado en el mercado y pueda satisfacer las necesidades del cliente y además contribuya en el desarrollo económico de la organización y del país.

Por su parte, en cuanto a la logística es necesario destacar que actualmente se le considera como unos de los principales procesos que permiten a las organizaciones obtener ventaja competitiva al minimizar sus costos, tiempo, asimismo contribuye en la mejora del servicio y calidad de los productos. Dentro del proceso logístico es importante que se realice un seguimiento y monitoreo constante a todas las actividades, con la finalidad de poder identificar posibles inconvenientes o fallas en el sistema; pero además, se necesita tener información actualizada y en tiempo real para apoyarse en la toma de decisiones organizacionales (Cardona, Balza & Henríquez, 2017).

Uno de los pioneros y caracterizador del Supply Chain o lo que es igual la cadena de abastecimiento fue Keith Oliver, esto para la década de los 80 en adelante se tendría en cuenta, para las relaciones entre proveedores, fabricantes, distribuidores, transportadores, detallistas y usuarios de un bien o servicio. Sin embargo, para esta década los puertos eran considerados lentos y burocratizados, quienes a su vez iban en contra de unas exigencias que cada vez más tenían tendencia a la dinamización de los mercados vía marítima, las ciudades portuarias y los volúmenes de carga se incrementaron, hecho que directamente afectó todo el contexto (Sayol, 2016; Cardona, Balza & Henríquez, 2017).

Lo anterior impactó significativamente en las necesidades y trajo consigo nuevos retos en relación con los *software* logísticos, quienes permitieron posteriormente programar el desembarque desde un cuadro de mando o control de sistemas de información, en la adecuada sociedad portuaria que debía gestionarse, precisamente en ese momento fue que la distribución física cobró mayor fuerza por lo que los líderes a cargo de dicha actividad, comenzaron a llamar la atención en cuanto a los tiempos de operación en la entrega de mercancías y manejo de inventarios (Cardona, Balza & Henríquez, 2017).

En lo referente a Colombia, para los años 90, se consideró de gran auge y la aparición del Internet abrió nuevas oportunidades en todos los aspectos relacionados. Cabe resaltar, que el Council of Logistic Management (CLM), hace mención a la logística como parte del proceso de la cadena de suministro que involucra la planeación, implementación y dirección, al igual que el flujo o movimiento, además de coordinar el almacenamiento eficiente y eficaz de los bienes y servicios, asimismo, de la información relacionada con el punto de origen hasta el punto de consumo, con la finalidad de satisfacer los deseos del consumidor o cliente (Vélez, 2013; Cardona, Balza & Henríquez, 2017).

Posteriormente, los planteamientos mencionados evolucionan al de logística integral, que tiene por ideología el control y seguimiento del flujo de materiales, adquiriendo además un cuerpo integral considerado adherido a la dirección de la organización, para el cumplimiento de logros específicos, como: el mejoramiento del nivel de servicio al cliente, manejo adecuado de inventarios, entre otros (Tejero, 2007; Cardona, Balza & Henríquez, 2017).

Según Analdex (2018), resalta que es difícil hablar de logística sin pensar en innovación, ya que esta, refleja el éxito y la eficiencia de una cadena de suministro, siempre y cuando se tenga en cuenta que con la evolución

de los procesos logísticos nace la necesidad de que las organizaciones replanteen su modelo de abastecimiento, almacenamiento y distribución, acercando más el producto o servicio al cliente, sin que esto le genere costos adicionales y con la mayor oportunidad posible.

Con respecto a los conceptos de comercio exterior se encontró que tradicionalmente el estudio del comercio internacional ha estado relacionado a los intercambios de bienes y servicios, de forma implícita y bajo los mutuos beneficios entre los países participantes. Los aportes teóricos recientes sobre la explicación del comercio internacional lo asocian a las diferencias tecnológicas que existen entre países (Guntín, 2002; García & Solís, 2014); adicionalmente, la relación existente entre la innovación tecnológica, la estructura y progreso del comercio internacional continúan siendo un tema de gran discusión e investigación (García & Solís, 2014).

La teoría de la economía moderna en lo referente al comercio internacional, hace hincapié en que el valor del trabajo no es lo único que se necesita para producir bienes y servicios (Ingram & Robert, 2000; Lucena, 2006). Actualmente, se necesitan otros elementos, como costos, diferenciación, cercanía e impacto social; sin embargo, es importante que la política pública en lo concerniente al comercio internacional sea diseñada teniendo en cuenta elementos de naturaleza económica y social. Esto con el fin de lograr la combinación eficiente de factores que permitan impactar en el sector económico y social (Lucena, 2006).

Colombia, al igual que el resto de países de la AP, quienes se encuentran en una medida de consolidación en pro de utilizar la AP como mecanismo estratégico en el logro de una potencia exportadora a nivel global (Montoya, González & Duarte, 2016). Las empresas del país participante del comercio internacional enfrentan nuevos retos, dentro de ellas existen algunas que son altamente competitivas, mientras que otras no lo son; muchas de ellas

tienden a distribuir sus productos en otros países y el resto solo atiende el mercado doméstico (Castro, Ojeda, Sánchez, Reyes & Rodríguez, 2016).

Por lo anterior, es importante la gestión de políticas de comercio exterior que sean viables y eficaces para la regulación del flujo de mercancías que ingresan a Colombia. De igual forma, no solo implementar nuevas políticas que generen cambios en los procesos comerciales, también es necesario crear mecanismos que contribuyan a mitigar el riesgo para las industrias nacionales en los diferentes sectores de la economía (Castro, Ojeda, Sánchez, Reyes & Rodríguez, 2016).

Cabe resaltar que Colombia cuenta con una serie de políticas encaminadas a contrarrestar los efectos en los excesos de importación de productos del sector textil y calzado a nivel nacional, es preciso resaltar que, hasta el momento, las medidas preventivas empleadas no han sido suficientes en cuestión de términos operativos (Castro, Ojeda, Sánchez, Reyes & Rodríguez, 2016).

METODOLOGÍA

El método abordado para esta investigación estuvo basado en el enfoque cuantitativo, cabe destacar que este método tiene como función principal el uso de la recolección de datos con la finalidad de determinar pautas y probar teorías con base en la medición numérica y el análisis estadístico (Hernández, Fernández & Baptista, 2014).

El desarrollo del presente estudio fue de alcance descriptivo, al respecto, Hernández, Fernández & Baptista (2014), indican que los estudios descriptivos radican en la descripción de fenómenos, situaciones, contextos, y sucesos; es decir el detalle meticuloso de cómo son y se manifiestan. Asimismo, busca la especificación de las propiedades, características y los perfiles de

personas, grupos, comunidades, procesos, objetos o cualquier fenómeno que sea sometido a un análisis.

El diseño de investigación de acuerdo con lo expuesto por Hernández, Fernández & Baptista (2014), es el plan o estrategia que se lleva a cabo para conseguir la información en un determinado estudio y que permite dar respuesta a la problemática planteada. En este caso se abordó un diseño no experimental, el cual implica la realización del estudio sin tener que manipular deliberadamente las variables, solo deben observarse los fenómenos en su contexto natural tal y como se presentan para posteriormente ser analizados. Por tanto, este trabajo se centró en una revisión documental exhaustiva con el fin de obtener información relevante que permitiera responder al planteamiento.

En este sentido, Gómez, Fernando, Aponte & Betancourt (2014), comentan que la revisión documental comprende la descripción detallada de un fenómeno o tema objeto de análisis, a su vez, implica determinar la importancia del estudio, en busca de lograr garantizar la particularidad de la investigación.

La población representa el conjunto total del fenómeno objeto de estudio, definido, limitado y accesible y que también debe cumplir una serie de criterios predeterminados. En este orden de ideas, Gómez (2006), señala que la población es el conjunto de todos los elementos objeto de investigación que concuerdan con serie de especificaciones, por el cual es necesario determinar claramente las características de dicha población con el propósito de poder delimitar cuáles serían los posibles parámetros para la muestra.

En la presente investigación, la población la conformaron diferentes bases de datos científicas categorizadas, que permitieron el suministro de la información necesaria para dar respuesta al problema expuesto en este estudio,

al igual que páginas web legales y confiables que contenían datos acordes con la temática abordada. En este sentido, el uso de documentos permite recolectar, seleccionar y analizar datos para la presentación coherente de los resultados; asimismo, implica procedimientos lógicos y mentales utilizados en toda investigación científica.

En cuanto la técnica empleada en el desarrollo de este estudio, fue la observación detallada y el análisis documental, que consistió en el desarrollo de operaciones intelectuales, que permitieron la descripción y representación de la documentación en forma ordenada. Al respecto, Dulzaide & Molina (2004), señalan que esta técnica implica el procesamiento analítico basado en la descripción bibliográfica de las diferentes fuentes de información consultada. Para realizar este procedimiento fue necesario el requerimiento de fuentes primarias y secundarias, para la revisión de artículos científicos en bases de datos y fuentes confiables, al igual que libros digitales y físicos.

RESULTADOS

Influencia de la innovación en los procesos logísticos del comercio exterior en el departamento del Atlántico

Acorde con el informe del DANE, en el cual resalta las importaciones registradas por la DIAN en enero de 2019, las cuales obedecen a un valor de US \$ 4.302,2 millones del coste, seguro y flete, puerto de destino convenido (CIF) y presentaron un incremento del 10,4 % en relación con el mismo para el 2018. Este comportamiento se debe al crecimiento en el sector manufacturero que fue de un 8,6 %. Por consiguiente, para enero de 2019, las importaciones manufactureras presentaron una participación de 75,1 % del valor CIF total importado, seguido de los productos agropecuarios con un 14,8 %, combustible y productos de industrias extractivas con 9,8 % y otros sectores con el 0,2 % (DANE, 2019). Observar Figura 1.

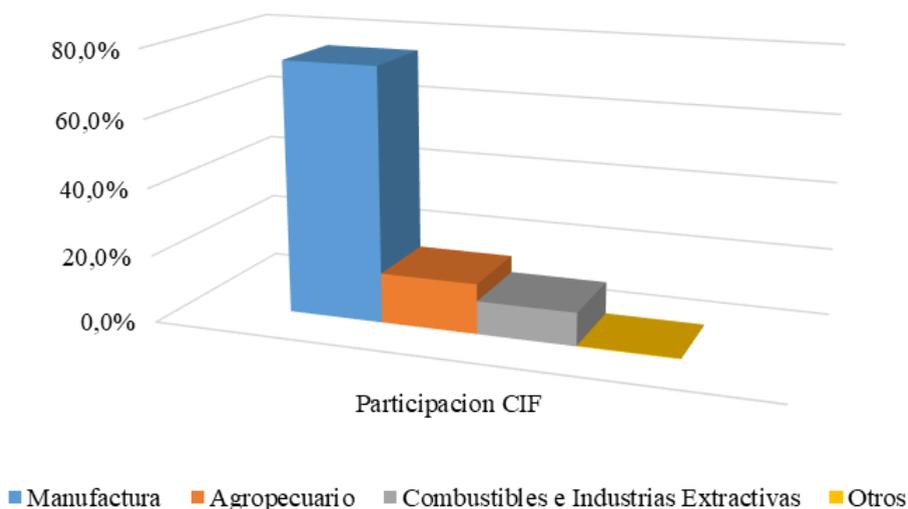


Figura 1. Importaciones Participación CIF.
Elaboración propia a partir del DANE, 2019, p.3

Partiendo de la representación gráfica, se evidencia que el sector que más participación denota es el manufacturero en cuanto a las importaciones colombianas, el resto de sectores presenta una participación totalmente baja, lo anterior indica que es necesario el desarrollo de innovación para lograr un buen desempeño en el comercio exterior, especialmente en las importaciones de Colombia.

Respecto a las exportaciones se tiene que la información registrada por el DANE y la DIAN, para febrero de 2019, las ventas de Colombia fueron de US\$ 3.184,7 millones FOB presentando un incremento del 6,2 % en relación con el mismo mes para el 2018; esto se debe principalmente al crecimiento del 7,1 % en las ventas externas del grupo Combustibles y productos de Industrias extractivas. Por tanto, el mes referenciado a las exportaciones en relación con los Combustibles y productos de industrias extractivas presentaron una participación del 54,9 % del valor FOB total exportado, le

sigue el sector manufacturero con un 20,1 %, los productos agropecuarios con el 20,7 % y otros sectores con el 4,3 % (DANE, 2019) (Ver figura 2).

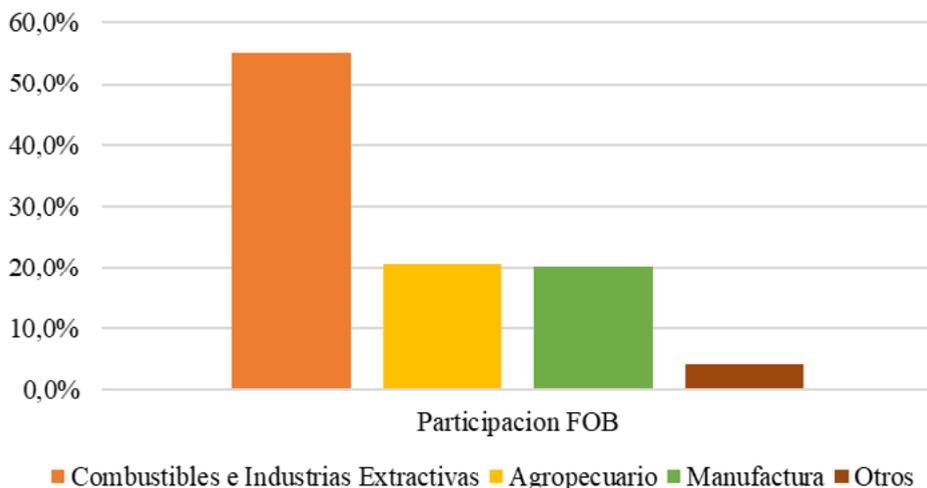


Figura 2. Exportaciones Participación FOB. Elaboración propia a partir del DANE, 2019, p.3

Desde lo expuesto en la figura anterior, se analiza que el sector que más participación presentó en cuanto a las exportaciones fue el de Combustibles e industrias extractivas, el resto de sectores se evidencia con una participación bastante baja, esto demuestra la importancia de emplear estrategias basadas en el desarrollo de innovación y que permitan incrementar el desempeño del comercio exterior, especialmente en las exportaciones del país.

Por su parte, el departamento del Atlántico presentó entre los meses de enero y noviembre de 2018 en comparación al 2017, un nivel de exportaciones en el que se evidencia un incremento del 3 %. En cuanto a la fabricación de sustancias y productos químicos se observa un decrecimiento en el año 2018, lo mismo sucede con la elaboración de productos alimenticios; no obstante, en la fabricación de productos elaborados en metal se evidencia

un incremento para el año en mención, sin embargo, en la fabricación de productos farmacéuticos sigue evidenciándose un declive que es relevante al igual que en otras industrias manufactureras (Cámara de Comercio de Barranquilla, 2018) (Ver Figura 3).



Figura 3. Crecimiento de exportaciones del Atlántico en Sectores Principales: Enero-Noviembre 2017-2018. Elaboración Fundesarrollo-Cámara Comercio-Barranquilla, 2018, p.6

La Figura anterior muestra claramente la situación que presentó el departamento del Atlántico durante el 2018 en comparación al año 2017, situación que denota gran preocupación ante los bajos porcentajes de exportación que obtuvo. En este sentido, es necesario el impulso y fortalecimiento de la internacionalización, en relación con el conocimiento del mercado, adecuación de los productos y el debido cumplimiento en cuanto a las exigencias para las exportaciones.

Factores de innovación que inciden en los procesos de comercio exterior en el departamento del Atlántico

De acuerdo al informe registrado sobre el comercio de bienes y servicios en cuanto al porcentaje del PIB en Colombia ha venido disminuyendo, ya

que en el año de 1990 representó el 35,4 % y en el 2017 bajó al 34,9 %. No obstante, los factores que afectan el comercio internacional se relaciona con los aranceles, por consiguiente, aunque el arancel nominal promedio ha disminuido, las barreras arancelarias en 1991 pasaron del 26,9 % a 76,2 % entre el 2013 y el 2014 (García, López & Montes, 2016; Concejo Privado de Competitividad; 2018). En cuanto a las barreras no arancelarias, estas representan los mayores costos de las importaciones y ascienden a un porcentaje de más del 47 % (Ver figura 4).

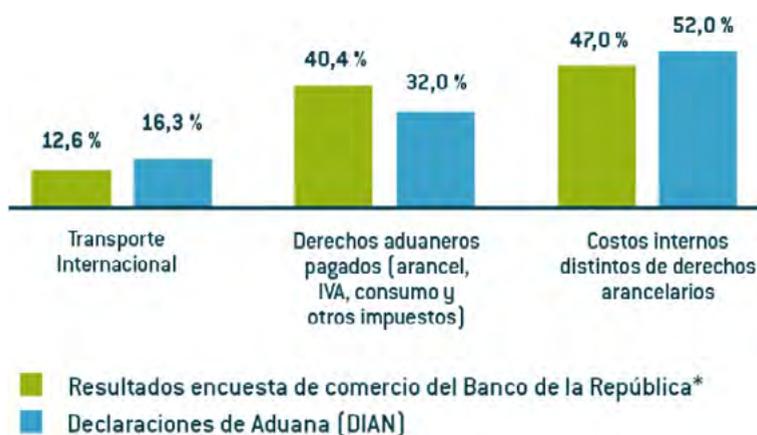


Figura 4. García, Collazos, López, & Enrique, 2017. Costos de Importar Mercancías Concejo Privado de Competitividad, 2018.

Desde hace once años el Sistema Nacional de Competitividad se trazó como meta de transformar a Colombia en unos de los países más competitivos de América Latina para el año 2032. Pero, hasta el momento esa perspectiva no ha cambiado, debido al bajo nivel de las exportaciones del país y a los niveles de diversificación y sofisticación. En este orden de ideas, la introducción de la economía de Colombia al mercado mundial sigue estando por debajo en comparación con otros países, muy a pesar del aumento en los Tratados de Libre Comercio (TLC). Frente a países referentes, el país presenta el comercio en nivel del PIB más bajo, solo supera a Brasil y Argentina (Concejo Privado de Competitividad, 2018) (Ver figura 5).

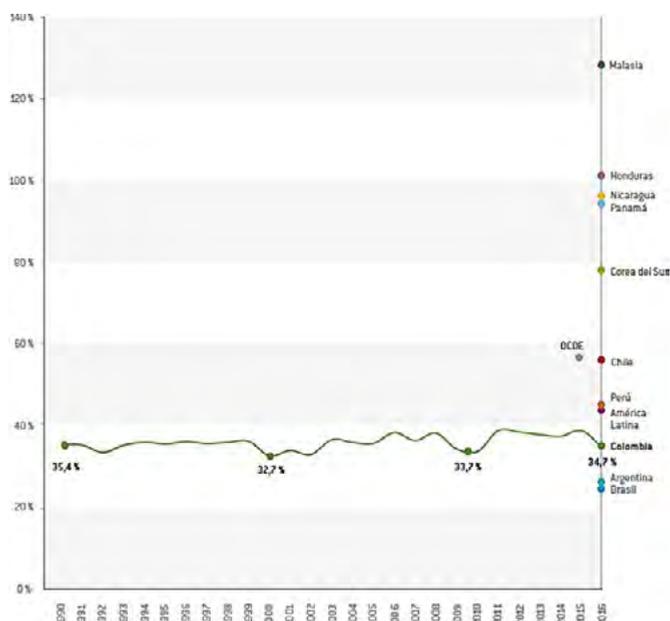


Figura 5. Banco Mundial. 2016. *Evolución del Comercio de Bienes y Servicio PIB. 1990-2016.* Consejo Privado de Competitividad, 2018, p.5

En cuanto al costo logístico para las empresas colombianas, cabe resaltar, de acuerdo a la encuesta nacional logística del año 2018, que las actividades mineras son quienes presentan los costos más bajos (Puyana, 2018). Ver figura 1.

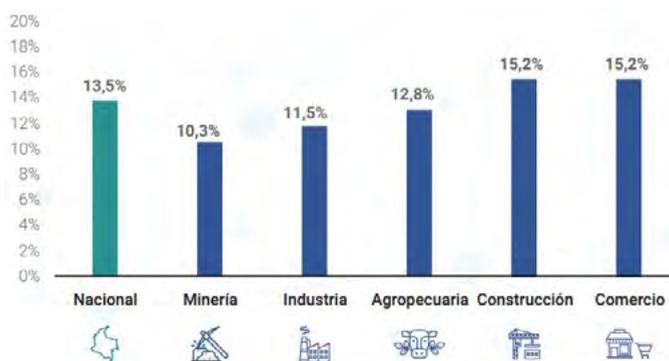


Figura 1. Costo logístico por actividad económica.

Fuente: Puyana, 2018, p.24

En lo referente al costo logístico por tamaño de empresas, según la Encuesta de logística del 2018 afirma que las grandes y medianas empresas son las que presentan los costos logísticos más bajos (Puyana, 2018) (Ver Figura 2).

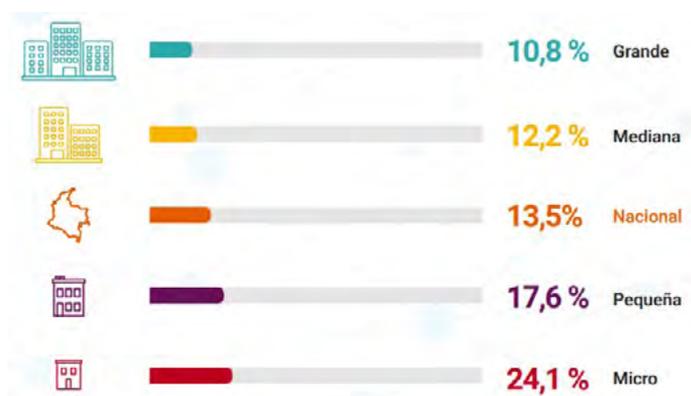


Figura 7. Costo logístico por tamaño de empresa

Fuente: Puyana, 2018, p.26

CONCLUSIONES

El comercio exterior de Colombia a lo largo de la historia ha venido presentando bajos niveles de competitividad en comparación con otros países a nivel mundial, de acuerdo con los resultados obtenidos de fuentes de información confiables, como lo es el DANE, la DIAN y el Concejo Privado de Competitividad lo demuestran en su informe estadístico. No obstante, aunque el país ha evidenciado un incremento del 75 % en importaciones de productos del sector manufacturero, y en las exportaciones se destaca el sector de combustibles e industrias extractivas, con un porcentaje de participación del 54,9 %; sin embargo, sigue estando por debajo de los índices a nivel competitivo con otros países de referencia. Razón, por lo cual se denota la necesidad establecer estrategias innovadoras, que contribuyan en el progreso del comercio exterior de Colombia.

Uno de los factores que afecta notablemente el comercio internacional, es sin lugar a dudas las barreras no arancelarias, muy a pesar del incremento que ha tenido el país con los TLC, las barreras arancelarias siguen representando los mayores costos de las importaciones. Por tanto, es necesario fortalecer el desempeño exportador mediante el desarrollo de innovación que permita disminuir o eliminar esas barreras no arancelarias que tanto afectan el comercio exterior.

Uno de los grandes retos que debe enfrentar Colombia es el de expandirse a mercados externos con la finalidad de poder mejorar sus niveles de competitividad, mediante el desarrollo de estrategias y habilidades que le permitan marcar la diferencia ante el mercado y el mundo. Esto es posible a través de una serie de esfuerzos basados en innovación incremental que ayuden en el aprovechamiento del aprendizaje para lograr un comercio exterior óptimo para el país.

REFERENCIAS

- ANALDEX (20 de diciembre de 2018). No hay logística sin innovación. Recuperado de <https://www.analdex.org/2018/12/20/no-hay-logistica-sin-innovacion/>.
- Avendaño, W. (2012). Innovación: un proceso necesario para las pequeñas y medianas empresas del municipio de San José de Cúcuta, Norte de Santander (Colombia). *Semestre Económico*, 15(31), 187-207.
- Cámara de Comercio de Barranquilla. (2018). *Boletín de Coyuntura Económica del Atlántico*. Tomado el 22 de abril de http://www.camarabaq.org.co/wp-content/uploads/2019/02/IV_2018_u%CC%81ltima.pdf.
- Cardona, D., Balza, V. & Henríquez, G. (2017). *Innovación en los procesos logísticos: Retos locales frente al desarrollo global*. Cartagena: Universidad Libre. Recuperado de http://www.unilibre.edu.co/cartagena/pdf/investigacion/libros/derecho/DINAMICA_E_INNOVACION.pdf.
- Castro, O., Ojeda, R., Sánchez, L., Reyes, N. & Rodríguez, K. (2016). Análisis de las políticas de comercio exterior en Colombia para disminuir el ingreso de mercancías del sector textil y calzado provenientes de China. *Revista Vís Juris*, 21, 127-146.

- Concejo Privado de Competitividad. (2018). *Comercio exterior: Informe Nacional de Competitividad 2018-2019*. Tomado el 22 de abril de <https://compite.com.co/informe/comercio-exterior/>.
- DANE. (2019). Importaciones. Recuperado el 22 de Abril de <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/comercio-internacional/importaciones>.
- DANE. (2019). Exportaciones. Recuperado el 22 de Abril de <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/comercio-internacional/exportaciones>.
- Dulzaides, M. & Molina, A. (2004). Análisis documental y de información: dos componentes de un mismo proceso. *ACIMED*, 12(2), 1. Recuperado en 11 de abril de 2019, de http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1024-94352004000200011&lng=es&tlng=es.
- García, A., & Solís Arias, V. (2014). Comercio Internacional: Cadenas Globales de Valor. Una Aproximación Desde la Teoría de Redes. *Revista de Economía Mundial*, (37), 151-180.
- García, J., López, D. & Montes, E. (2016). Los costos de comerciar en Colombia: aproximación basada en una comparación de precios. *Borradores de economía*.
- Gómez, M., (2006). *Introducción a la metodología de la investigación científica*. 1ra, ed. Córdoba. Brujas.
- Gómez, E., Fernando, D., Aponte, G. & Betancourt, L. (2014). Metodología para la revisión bibliográfica y la gestión de información de temas científicos, a través de su estructuración y sistematización. *Dyna*, 81(184), 158-163. Universidad Nacional de Colombia Medellín, Colombia.
- Guntín, X. (2002). El factor tecnológico en los flujos comerciales: evidencia empírica para los países industrializados de la OCDE. *Información Comercial Española*, 796, 77-86.
- Hernández, R., Fernández, C. & Baptista, P. (2014). *Metodología de la investigación*. Sexta edición. México: McGraw Hill.
- Ingram, J. & Robert, D. (2000). *Economía Internacional*. México: Editorial Limusa.
- López, N., Montes, J., Prieto, J., & Vázquez, C. (2004). Innovación y Competitividad: Implicaciones para la Gestión de la Innovación. *Revista Madrid*, 40-60. En www.madrimasd.org/revista.
- Lucena, R. (2006). Comercio internacional y crecimiento económico. Una propuesta para la discusión. *Aldea Mundo*, 11(20), 49-55.
- Mathison, L., Gándara, J., Primera, C., & García, L. (2007). Innovación: factor clave para lograr ventajas competitivas. *Negotium*, 3(7), 65-83.
- Montoya, D., González, C., & Duarte, L. (2016). Situación y retos de Colombia en materia de comercio exterior, en el marco de la Alianza del Pacífico. *Entramado*, 12(1), 50-65.

- Porter, M. E. (2009). *Ser competitivo*. Boston: Harvard Business School, 627p.
- Puyana, R. (2018). *Encuesta Nacional de Logística 2018*. Recuperado de <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Prensa/PresentacionEncuestaNacionalLogistica2018.pdf>.
- Sayol, I. (2016). *Innovación en la cadena de suministro: Realidad Aumentada*. Tomado de <http://ignasisayol.com/es/innovacion-en-la-cadena-de-suministro-realidad-aumentada/>.
- Tejero, J. J. A. (2007). *Logística integral: la gestión operativa de la empresa*. ESIC editorial, p.46
- Vélez, P. C. O. (2013). Gerencia logística y global. *Revista EAN*, (66), 113-136.

Cómo citar este capítulo:

Vega-Sampayo, Y., Olivero-Vega, E., Meza-Romero, C. & Cubides-López, V. Mendoza Castro M (2020). Análisis de innovación en los procesos logísticos del comercio exterior en Colombia. En Olivero-Vega, E., Vega-Sampayo, Y., & Jiménez-Chávez, A. (Comps.), *Impacto de la Logística e Innovación en el Comercio Internacional* (pp.119-135). Barranquilla, Colombia: Ediciones Universidad Simón Bolívar.

Evolución de las exportaciones en el sector agropecuario en Colombia durante el período 2016 a 2018

Erick Charris-Parejo, Enohemit Olivero-Vega, Yolanda Vega-Sampayo, Angélica Jiménez-Chávez

RESUMEN

El presente capítulo busca analizar la evolución de las exportaciones en el sector agropecuario de Colombia durante el período 2016 a 2018, para llevar a cabo este estudio fue necesario utilizar el enfoque de investigación cuantitativo, bajo el diseño de investigación transversal, con la aplicación del método descriptivo y la técnica de investigación fue analítica documental. Logrando tener como resultados ciertas falencias en niveles competitivos y en economía, debido a diversos factores entre ellos el recurso financiero, la pobreza e inconvenientes para la comercialización de sus productos, entre otros, finalmente, se logró identificar el potencial que tiene este sector para ser fuente principal de ingresos, al igual que la importancia de priorizar y mejorar los canales de acceso para que puedan moverse con mayor rapidez en mercados nacionales y el mercado internacional.

Palabras Clave: exportaciones, sector agropecuario, competitividad, agrícola.

ABSTRACT

This chapter seeks to analyze the evolution of exports in the agricultural sector of Colombia during the period 2016 to 2018, to carry out the following this study it was necessary to use the quantitative research approach, under the design of transversal research, with the application of the descriptive method and the research technique was documentary analytics. Achieving results in certain shortcomings at competitive levels and in economy, due to various factors including financial resources, poverty and inconveniences for the *marketing* of their products, among others, finally, it was possible to identify the potential that this sector has to be main source of income, as well as the importance of prioritizing and improving access channels so that they can be mobilized more quickly in national markets and the international market.

Keywords: exports, agricultural sector, competitiveness, agricultural.

INTRODUCCIÓN

En los últimos tiempos el sector agropecuario en Colombia se ha visto afectado por diferentes factores, tales como la falta de recursos financieros, la pobreza del sector rural, dificultad para la comercialización de los productos y el acceso a los mercados y el Fenómeno del Niño, entre otros, siendo este último el que más impacta de ellos. Es importante destacar que el sector agropecuario hace parte del sector primario dentro de los sectores de la economía, asimismo, tiene como función principal ocuparse de las actividades de la agricultura y la ganadería; también se encarga de la producción de los alimentos para poder satisfacer las necesidades de la demanda tanto del mercado interno como externo.

Desde esta perspectiva, la revista *Portafolio* (2018) afirma que el sector agropecuario del país presentó una contribución del 68 % del PIB para el año 1965, posteriormente, una década después pasó a un 24 % en el 1975. Más tarde para el año 1990 con el desarrollo del proyecto de apertura de la economía ese porcentaje descendió a un 18 % y finalizando para el año 2017 la contribución agrícola del PIB fue de tan solo un 6 %. Hecho que permite visualizar al país desde otro enfoque, y concentrar los esfuerzos en invertir más en una tierra que se presta para una buena explotación del sector agropecuario, pero que no estuvo utilizándose de la manera adecuada, acto que afecta a cada uno de los habitantes de Colombia.

Por esta razón el sector agropecuario será objeto de este estudio para analizar cuáles han sido los cambios que se han presentado desde el año 2016 hasta el 2018 y a su vez la afectación del progreso del país. Esto con la finalidad de identificar cómo se ha afectado en un lapso de tiempo considerable y especialmente uno de los sectores que puede representar uno de los factores competitivo de Colombia.

A comienzo de los años 1990, Colombia inicia un proceso de apertura económica y de libre cambio, este suceso genera expectativas ante los nuevos mercados y el desarrollo de las políticas internas permitieron el acceso a las empresas colombianas a dichos mercados para competir con otros productos extranjeros. Por consiguiente, las empresas de Colombia que participan en el comercio internacional deben enfrentarse a nuevos retos, entre las cuales algunas son altamente productivas. Por esta razón se han creado políticas que contribuyan al crecimiento del comercio no solo a nivel nacional, sino también a nivel internacional (Castro, Ojeda, Sánchez, Reyes & Rodríguez, 2016).

Acorde con lo expuesto anteriormente, la importancia de las exportaciones se relaciona con los beneficios que obtienen de esta actividad tanto las empresas como el Gobierno. Desde el punto de vista del Estado las exportaciones aportan economías basadas en el bienestar social y el desarrollo, generando intercambio internacional y aumentando las oportunidades laborales. Por su parte, al campo empresarial las exportaciones contribuyen en la mejora de innovaciones y desarrollo, ampliando las competencias a nivel organizacional y directivo; diversifica el riesgo en la organización, permite el uso adecuado de los recursos de la empresa, aumentando el nivel financiero y competitivo de la misma (Czinkota & Wongtada, 1997; Katsikeas & Skarmeas, 2003; Martínez, 2007).

Desde el enfoque Latinoamericano, la integración de países que van desde México, Centroamérica y Suramérica, forman parte de un grupo estratégico que comparten historia, situaciones o problemas en común, el comienzo y soluciones parecidas, entre ellas la deuda externa, que en su gran mayoría han participado en el comercio internacional, mediante productos naturales propios de la región, es decir, con las exportaciones tradicionales. No obstante, el modelo económico empleado para esa época no era factible para el largo plazo, por lo que muchos países Latinoame-

ricanos decidieron instaurar nuevas reformas para la década de los años 1980 y 1990 (Martínez, 2007).

El nuevo modelo, establecía privatizar las empresas del Estado, aumentar el rol de las empresas privadas para impulsar el desarrollo económico y la apertura del mercado doméstico a la competencia externa, con el firme propósito de atraer el capital extranjero y la importación de nuevas tecnologías para incentivar a las empresas, también como iniciativa política para fortalecer la creación de sociedades y crear valor agregado a las industrias del país y de esta forma lograr el crecimiento de las exportaciones (Martínez, 2007).

En este sentido, las barreras tanto externas como internas a las que tradicionalmente se ha tenido que enfrentar las exportaciones de toda América Latina son las siguientes: la llegada de productos importados especialmente de China, aumento de la competencia local, devaluación o revaluación de la moneda local, la falta de experiencia, difícil acceso al financiamiento, estructura financiera inadecuada, falta de una cultura exportadora, deficiencias en la estructura de *marketing*, falta de incentivos para exportar, desconocimiento de información sobre exportaciones, incumplimiento de las normas sobre la calidad y protección del medioambiente y los complejos trámites y regulaciones para las exportaciones, entre otros (Martínez 2007).

Por su parte, el sector agropecuario a lo largo de la historia ha representado la principal fuerza que impulsa el desarrollo y la transformación de los territorios rurales. Por tanto, la revaloración sobre la actividad de la agricultura y la importancia estratégica que actualmente se le asigna al sector y a los recursos naturales, ha permitido, la revisión y el planteamiento de una nueva concepción del desarrollo rural (Perfetti, Balcázar, Hernández & Leibovich, 2013).

Desde el enfoque histórico, la actividad agrícola ha tenido un rol de gran importancia para el desarrollo económico de los países, desde desarrollados como en los que son de economía emergentes. Se ha evidenciado cómo este sector ha sido la base del progreso de muchos países (Pingali, 2006; Perfetti, Balcázar, Hernández & Leibovich, 2013).

Los acontecimientos que se han presentado en los últimos tiempos tanto a nivel del planeta como en el desarrollo de la agricultura, han posicionado al sector en la agenda mundial. Estos acontecimientos están relacionados con la globalización, cadenas de valor integradas, las aceleradas innovaciones tecnológicas y las restricciones ambientales (Byerlee, De Janvry & Sadoulet, 2009; Perfetti, Balcázar, Hernández & Leibovich, 2013).

A nivel Latinoamericano la agricultura se ha establecido en un componente de apropiación del territorio mediante el cual se han conformado los espacios rurales y las culturas, las sociedades y las instituciones. Por ende, el progreso, transformación y modernización de la agricultura permite diseñar la historia de los países en Latinoamérica (Sepúlveda, Rodríguez, Echeverri & Portilla, 2003; Perfetti, Balcázar, Hernández & Leibovich, 2013). Además, la ganadería y los cereales en Argentina y Uruguay, el café en Colombia y Costa Rica, constituyen, entre otros casos, una demostración del predominio sostenible de la agricultura sobre el desarrollo, las relaciones comerciales y la conformación social y política de los países (Piñeiro, 2009; Perfetti, Balcázar, Hernández & Leibovich, 2013).

Durante el siglo XX y en lo que va del XXI, la economía rural en Latinoamérica se ha reformado debido a las políticas estatales implementadas, entre ellas el caso de la reforma agraria, la liberación del mercado, y la adaptación de la agricultura a la agroindustria global de alimentos (Perfetti, Balcázar, Hernández & Leibovich, 2013). Dichas reformas se han visto reflejadas en

el desarrollo de unas dinámicas productivas, poblacionales y ambientales en particular (Perfetti, Balcázar, Hernández & Leibovich, 2013).

Para el caso de Colombia, el territorio del país cuenta con el privilegio de estar ubicado en la franja de clima tropical, con una geografía y temperaturas variadas, determinadas por la altitud y los correspondientes patrones climáticos, son relativamente uniformes a lo largo del año. Lo anterior permite obtener una producción agropecuaria variada a lo largo y ancho del territorio (Perfetti, Balcázar, Hernández & Leibovich, 2013).

Desde el siglo XIX con la expansión de la frontera agrícola, la población se esparció hacia los valles y las vertientes interandinas, transformando la distribución de la población rural en el territorio nacional y expandiéndose el área agrícola en zonas que antes eran deshabitadas (Perfetti, Balcázar, Hernández & Leibovich, 2013).

En el año 1870, el cultivo del café estaba en plena expansión en Cundinamarca y los Santanderes, en donde se producía el 80 % de la producción nacional. Por su parte, la caña de azúcar se expandía en Cundinamarca y la región del Tequendama. Muy a pesar del avance en distintos cultivos, durante el siglo XIX la producción agropecuaria, con excepción de la ganadería, no evidenció un comportamiento emprendedor. Este hecho fue dado a causa de la presencia de plagas y al uso de técnicas rudimentarias y poco productivas (Perfetti, Balcázar, Hernández & Leibovich, 2013).

No obstante, a comienzos del siglo XX, con el desarrollo industrial, las transformaciones técnicas y el proceso de urbanización logró impulsar la expansión de cultivos como el café, el algodón, la caña de azúcar, el arroz y el trigo. Sin embargo, a finales de este siglo, la agricultura colombiana sufrió un cambio, ya que fue fuertemente afectada por la apertura económica, la apreciación de la tasa de cambio y los fuertes cambios en los precios

relativos registrados en los mercados internacionales fueron el detonante de esa situación (Perfetti, Balcázar, Hernández & Leibovich, 2013).

El tema de la globalización en la economía ha incentivado la productividad en muchas ciudades de Colombia, incrementando el flujo de trabajo y el progreso significativo en su población preferencias. Desde esta perspectiva, cuando los países comienzan a dar paso a la globalización, pueden estar en capacidad de especializarse dependiendo de qué producto sea más conveniente exportar. Una de las causas y oportunidad que tiene el país ante la toma de este mercado es soportada por los procesos de innovación y la calidad de los productos a exportar (Agroindustria, 2016).

No obstante, el DANE para el año 2015 reveló que las ventas de Colombia en el exterior decayeron en un 35 %, es decir, que se exportó 19.000 millones de dólares menos que el año anterior. Una de las principales causas fue la caída del precio del petróleo crudo, situación que golpeó fuertemente al país debido a su alta dependencia en este hidrocarburo en los ingresos, por consiguiente, las ventas de este producto disminuyeron un 50 % durante el 2015.

Por lo anterior, es importante que Colombia comience a pensar en la utilización de sus recursos, ya que, el país es privilegiado por contar con diferentes estaciones que favorecen su sector agropecuario, la explotación de sus recursos ayudaría en gran medida a combatir el desempleo, aumentar la tasa de ingresos y contribuiría en el mejoramiento de la balanza comercial del país. Además, dentro de los productos agrícolas que tienen mayor impacto en la economía de Colombia, se destacan la tilapia, la trucha, el café, el banano, las flores, entre otros (Revista *Dinero*, 2018).

Desde el punto de vista del pez denominado tilapia, últimamente ha representado una excelente oportunidad para el mercado y la economía

colombiana. De acuerdo con el informe expuesto por la revista Dinero en el 2018, las ventas de este producto en los mercados internacionales se incrementaron en los primeros meses del año 2017, pasando de 18,6 millones de dólares a 37,6 % en ese mismo año (Revista *Dinero*, 2018).

Cabe resaltar que Colombia no solo cuenta con una alta variedad de productos primarios para atender la demanda global, sino también cuenta con la confianza del mercado internacional, lo que ha permitido el éxito del sector agropecuario colombiano a nivel mundial. A su vez, se destaca por la implementación de sellos de calidad, estos procesos le han permitido al país competir por estándares de calidad y sostenibilidad, por tanto, cada vez más sigue en aumento la participación en mercados como Estados Unidos, Canadá, Alemania, Francia, España y Perú, entre otros (LatinPyme, 2017).

Otro impulso que ha tenido Colombia, es el plan que se creó con la feria ExpoCafé, el cual integra toda la cadena de valor del café, ofreciendo un escenario para exponer y dar a conocer la tendencias e innovaciones del mercado de este producto tanto a nivel nacional, como internacional, generando espacios académicos, comerciales y culturales, que permiten establecer nuevas alianzas, negocios, actualizaciones e intercambio de conocimientos, etc. (LatinPyme, 2017).

Ante esta situación, es necesario centrar mayor interés y suministrar mayor estimulación al sector agropecuario ya que contribuye al progreso de la economía de Colombia, aunque el café colombiano es reconocido por su sabor característico, no se evidencia un fuerte impacto en la economía, por eso es imprescindible considerar el tema de la creación de valor agregado a los productos de alta calidad y deseado por todo el planeta con el fin de fortalecer el incremento económico y competitivo a nivel global.

Por último, se analiza que dos de los productos que sobresalen actualmente en el sector agropecuario y en la economía del país, pero que además han despertado el interés de los agroexportadores; es la granadilla y los huevos, los cuales son productos aportados principalmente por los departamentos de Córdoba, Bolívar y Sucre. Con estas ventajas en productos que posee el país, actualmente cuenta con un mercado internacional abierto para 207 de sus productos en 83 países distintos y con sus correspondientes certificaciones sanitarias por el Instituto Colombiano Agropecuario (ICA). Cuando se habla del sector Agropecuario, no solo se habla de las grandes empresas que aportan capital al desarrollo de la economía, sino también se habla de las pymes (Espinel, Martínez y Acevedo, 2005).

METODOLOGÍA

El método empleado para este estudio de investigación se basó en el enfoque cuantitativo, en este sentido, el método tiene como objetivo obtener respuestas de la población a preguntas específicas. Se basa en números y estadísticas, siendo los estudios probabilísticos y su manera de analizar cada situación. Al respecto, Tamayo (2007), comenta que la metodología cuantitativa consiste en el contraste de teorías ya existentes a partir de una serie de hipótesis surgidas de la misma, de la cual es necesario obtener una muestra, ya sea en forma aleatoria o discriminada, pero representativa de una población o fenómeno objeto de estudio.

Para el desarrollo del presente estudio se utilizó el tipo de investigación descriptivo-analítico, por lo que básicamente se centra en la descripción detallada del comportamiento del fenómeno que está siendo objeto de análisis. Al respecto, Skalind (1999) afirma que el tipo de investigación tiene como objetivo principal analizar las características esenciales de un fenómeno existente.

Por su parte el diseño de investigación abordado en el desarrollo de este trabajo, consistió en una revisión documental o bibliográfica, puesto que representa ese factor clave para llevar a cabo el proceso de estudio, siempre y cuando se pueda garantizar que la obtención de los datos e información son relevantes para el mismo.

Partiendo de este enfoque, se analiza que la revisión documental engloba la descripción específica del tema objeto de investigación, por consiguiente, este procedimiento implica la determinación significativa del estudio, en pro de poder garantizar la originalidad del estudio (Gómez, Fernando, Aponte & Betancourt, 2014).

En lo referente a la población representa el conjunto de casos, definido, limitado y accesible, conformado como el punto de referencia en la selección de la muestra, pero que además cumple con una serie de criterios establecidos. En este sentido, Tamayo (2007) afirma que la población es la totalidad de un fenómeno de estudio, implicando la totalidad de unidades de análisis que integran dicho fenómeno, asimismo, se le denomina población por constituir la totalidad del objeto que comprende una investigación.

Para el caso del presente estudio, la población abordada estuvo conformada por bases de datos científicas categorizadas que permitieron el suministro de la información, al igual que páginas web legales y confiables que contenían datos acordes con la temática en misión.

En cuanto a la técnica empleada en el desarrollo de este estudio, estuvo fundamentada en el análisis documental, conformado por el conjunto de operaciones intelectuales, que permiten la descripción y representación de la documentación en forma sistemática. Igualmente, comprende el procesamiento analítico que además implica la descripción bibliográfica de las

diferentes fuentes de información consultadas (Dulzaide & Molina, 2004). Para este proceso fue necesario recurrir a fuentes primarias y secundarias, que implicaron la revisión de artículos en bases de datos y fuentes confiables, al igual que libros digitales y físicos.

RESULTADOS

Factores que influyen en el desarrollo de las exportaciones del sector agropecuario de Colombia durante el período 2016 a 2018

A partir de una revisión detallada de la literatura se procedió a dar respuestas a los objetivos propuestos en esta investigación, en este sentido, se comenzó describiendo el boletín técnico de exportaciones (2018), basado en la información de las exportaciones procesadas por el DANE y la DIAN, en el cual se reportó que las ventas externas del país aumentaron en un 10,4 % con relación con el año de 2017, pasando de US\$37.880,6 millones FOB (libre a bordo, Puerto de carga convenido) a US\$31.831,4 millones FOB; este resultado es debido al comportamiento de la manufactura que aumentó un 8 % con relación al año anterior. Durante este tiempo las exportaciones agropecuarias tuvieron una disminución del 0,7 % y el sector de combustibles tuvo un aumento del 17,5 % (2017-2018) (Ver Figura 1).

Grupos de productos (OMC)	Abril					Enero - abril				
	2017	2018	Variación (%)	Contribución a la variación (pp)	Participación 2018 (%)	2017	2018	Variación (%)	Contribución a la variación (pp)	Participación 2018 (%)
	(Millones de dólares FOB)					(Millones de dólares FOB)				
Total	2.684,4	3.716,9	38,5		100,0	11.481,0	13.382,5	16,6		100,0
Agropecuarias, alimentos y bebidas ¹	552,7	673,9	21,9	4,5	18,1	2.444,2	2.609,5	6,8	1,4	19,5
Combustibles y prod. de industrias extractivas ²	1.483,4	2.169,5	46,3	25,6	58,4	6.257,9	7.697,8	23,0	12,5	57,5
Manufacturas ³	509,6	751,5	47,5	9,0	20,2	2.162,8	2.646,7	22,4	4,2	19,8
Otros sectores ⁴	138,7	122,0	-12,0	-0,6	3,3	616,0	428,5	-30,4	-1,6	3,2

Figura 1. Comportamiento General de las Exportaciones 2017-2018.
DIAN-DANE (EXPO)-Congreso de la República, 2018, p.3

El sector agropecuario colombiano puede ser uno de los puntos fuertes, siempre y cuando las exportaciones colombianas se realicen de manera adecuada; dentro de los productos de este sector que menos tuvieron flujo estuvo la caña de azúcar con un 3,1 %, siguiéndole en aumento la extracción de madera y pesca con un 5,5 %, el tan conocido café colombiano tuvo un 9 % en el sector agropecuario el segundo lugar lo tomó la zona pesquera y caza, y el primer lugar es la fusión de los otros productos dentro de este sector con un valor porcentual de 48,9 % (Ver figura 2).

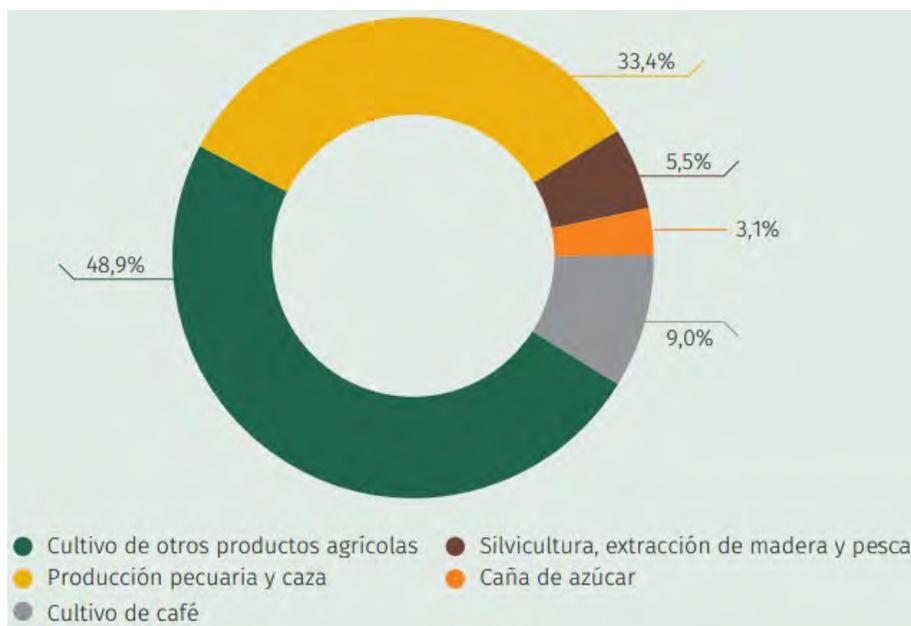


Figura 2. Producción Agrícola del 2016.
DIAN-DANE (EXPO)-Banco de la República, 2018, p.86

Según la información suministrada y revisada previamente por la DIAN y el DANE, podemos ver que la exportación total del año 2016 fue de 31.045 millones de dólares y en el año 2015 dio resultados de 35.690,8 millones de dólares, dando una variación negativa de -13 %.

Evolución de las exportaciones en el sector agropecuario en Colombia durante el período 2016 a 2018

Erick Charris-Pareja, Enohemit Olivero-Vega, Yolanda Vega-Sampayo, Angélica Jiménez-Chávez

El grupo agropecuario tuvo un total de 6.854,6 millones en el año 2016 y el año 2015 presentó un valor final de 6.934,6 millones con una variación negativa de -1 %, el grupo de combustibles en el año 2016 logró exportar un total de 15.105,8 millones de dólares a diferencia del año anterior con un valor de 19.291 millones de dólares dio una caída de -21,7 %, las manufacturas el año 2016 cerró sus exportaciones con 7.526,1 millones de dólares y en el año 2015 con un valor de 8.361,1 millones de dólares finalizando con una variación negativa de -2,3 %; por último, está el grupo de otros sectores finalizó el 2016 con 1.547,5 millones de dólares, en su anterior año, es decir, el 2015 exportó 1.104 millones de dólares dando una balanza positiva de 40,2 % (Observar la Figura 3).

Grupos de productos (OMC)	Diciembre					Enero - diciembre				
	2015	2016	Variación	Contribución a	Participación	2015	2016	Variación	Contribución	Participación
	(Millones de dólares FOB)		(%)	la variación	2016	(Millones de dólares FOB)		(%)	a la variación	2016
Total	2.543,0	3.374,3	32,7		100,0	35.690,8	31.045,0	-13,0		100,0
Agropecuarios, alimentos y bebidas ¹	556,0	837,2	50,6	11,1	24,8	6.934,6	6.864,6	-1,0	-0,2	22,1
Combustibles y prod. de industrias extractivas ²	1.156,7	1.654,5	43,0	19,6	49,0	19.291,0	15.106,8	-21,7	-11,7	48,7
Manufacturas ³	726,6	661,3	-9,0	-2,6	19,6	8.361,1	7.526,1	-10,0	-2,3	24,2
Otros sectores ⁴	103,7	221,3	113,3	4,6	6,6	1.104,0	1.547,5	40,2	1,2	5,0

Figura 3. Comportamiento General de las Exportaciones 2016.
DIAN-DANE (EXPO) DANE, 2016, p.3

En el año 2016 las exportaciones colombianas cerraron con un total de 31.045 millones de dólares valor menor del año 2015 que fue de 35.690,8 el cual generó una balanza negativa por -13 %. Las exportaciones del sector agropecuario terminaron en el año 2016 por 6.854,6 millones de dólares y en el año 2015 por 6.934,6 millones, el cual dio una balanza negativa de -1 %. Por su parte el grupo de los combustibles en el año 2016 finalizó con 15.106,8 millones de dólares en su año anterior ocupó un valor de 19.291 millones de dólares, con un déficit de -21,7 %.

Evolución de las exportaciones en el sector agropecuario en Colombia durante el período 2016 a 2018

Erick Charris-Parejo, Enohemit Olivero-Vega, Yolanda Vega-Sampayo, Angélica Jiménez-Chávez

El grupo de manufacturas en el 2016 tuvo un valor de exportación de 7.526,1 millones de dólares en comparación del año 2015 que finalizó con 8.361,1 millones de dólares dando un -10 % en su variación; por último, el grupo de otros sectores logró una exportación en el año del 2016 de 1.547,5 millones, en su año anterior obtuvieron un valor de 1.104 millones de dólares obteniendo una variación positiva de 40,2 % (Ver Figura 4).

Descripción	2015 ^a	2016 ^b	Variación %	Contribución a la variación del grupo	Contribución a la variación total
Total	35.690,8	31.045,0	-13,0		-13,0
Agropecuarios, alimentos y bebidas¹	6.934,6	6.864,6	-1,0	-1,0	-0,2
Café sin tostar descafeinado o no; cáscara y cascanilla del café ²	2.533,8	2.423,4	-4,4	-1,6	-0,3
Otros azúcares de caña o de remolacha y sacarosa pura en estado sólido ³	259,3	185,3	-28,5	-1,1	-0,2
Aceite de palma y sus fracciones ⁴	270,8	245,5	-9,3	-0,4	-0,1
Leche y crema concentradas o edulcoradas ⁵	19,4	0,7	-96,2	-0,3	-0,1
Flores y follaje cortados ⁶	1.303,9	1.322,5	1,4	0,3	0,1
Frutas frescas o secas n.e.p. ⁷	75,4	107,6	42,7	0,5	0,1
Bananas (incluso plátanos) frescas o secas ⁸	802,6	914,9	14,0	1,6	0,3
Demás grupos	1.669,5	1.664,5	-0,3	-0,1	0,0
Combustibles y prod. de industrias extractivas⁹	19.291,0	15.106,8	-21,7	-21,7	-11,7
Petróleo, productos derivados del petróleo y productos conexos ¹⁰	14.120,5	10.092,9	-28,5	-20,9	-11,3
Gas natural y manufacturado ¹¹	99,9	6,8	-93,2	-0,5	-0,3
Demás	5.070,7	5.007,1	-1,3	-0,3	-0,2
Manufacturas¹²	8.361,1	7.526,1	-10,0	-10,0	-2,3
Productos químicos y productos conexos ¹³	3.423,0	3.029,7	-11,5	-4,7	-1,1
Artículos manufacturados, clasificados principalmente según el material ¹⁴	2.262,4	1.950,4	-13,8	-3,7	-0,9
Ferrosilicio ¹⁵	429,8	327,8	-23,7	-1,2	-0,3
Artículos manufacturados diversos ¹⁶	1.251,0	1.080,3	-13,6	-2,0	-0,5
Maquinaria y equipo de transporte ¹⁷	1.424,6	1.465,7	2,9	0,5	0,1
Otros sectores¹⁸	1.104,0	1.547,5	40,2	40,2	1,2
Oro no monetario (excepto minerales y concentrados de oro) ¹⁹	1.090,9	1.532,7	40,5	40,0	1,2
Demás capítulos	13,1	14,8	13,3	0,2	0,0

Figura 4. Variación de exportaciones según productos 2015/2016.
DIAN-DANE (EXPO)-DANE, 2016, p.14

En la siguiente Figura se analizan los productos agropecuarios que más se exportaron por millones de dólares durante el año 2016. Dentro de los cuales se destacan el Café sin tostar con una participación de 2.423,4 millones de dólares; por su parte las Flores con 1.322,5 millones de dólares, las Bananas con 914,9 millones de dólares, el Aceite de palma con 245,5 millones de

dólares, otros como azúcares de caña o de remolacha con 185,3 millones de dólares y las Frutas fresca con 107,6 millones de dólares (Ver Figura 5).

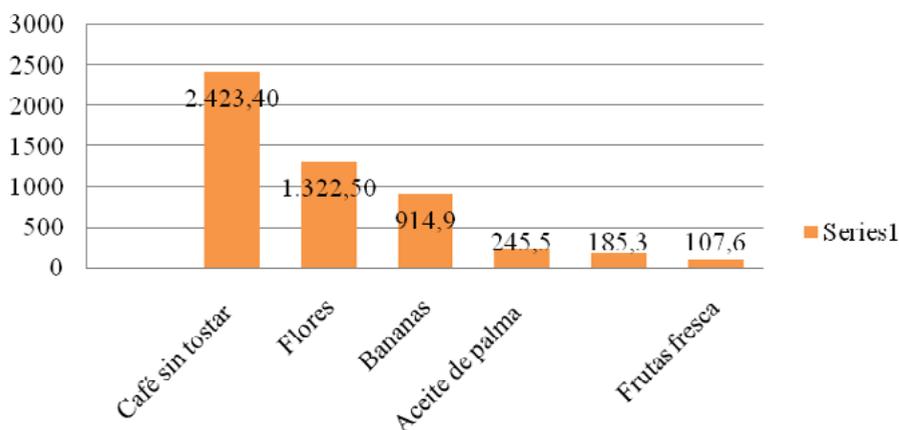


Figura 5. Productos Agropecuarios más exportados 2016 por Millones de dólares. Elaboración propia a partir del DANE-2016.

Por otra parte, se tiene que el aumento de la producción agrícola es debido al crecimiento de las áreas de siembras, lo cual es favorable para el sector Agropecuario y para la economía colombiana; por tanto, el aprovechamiento de las riquezas de la tierra y su factor climático, son factores fundamentales para que Colombia tenga en cuenta este sector como principal fuente de ingreso. Aunque en el inicio del nuevo milenio se presentaron algunas caídas en los productos representados en la Figura anterior, ya para el año 2015 se logró una mejor estabilización de estos productos también conocido como el oro negro.

Entre el año 2015 y 2017 la región Atlántica presentó un crecimiento impulsando el aceite de palma, plátano y caucho. Permitiendo que la rama agropecuaria presentara una mayor estabilidad de forma ascendente. Sin embargo, la industria cafetera y maderera ha presentado algunas dificultades para el año 2017. Esto se puede evidenciar en la Figura 6.

Evolución de las exportaciones en el sector agropecuario en Colombia durante el período 2016 a 2018

Erick Charris-Pareja, Enohemí Olivero-Vega, Yolanda Vega-Sampayo, Angélica Jiménez-Chávez

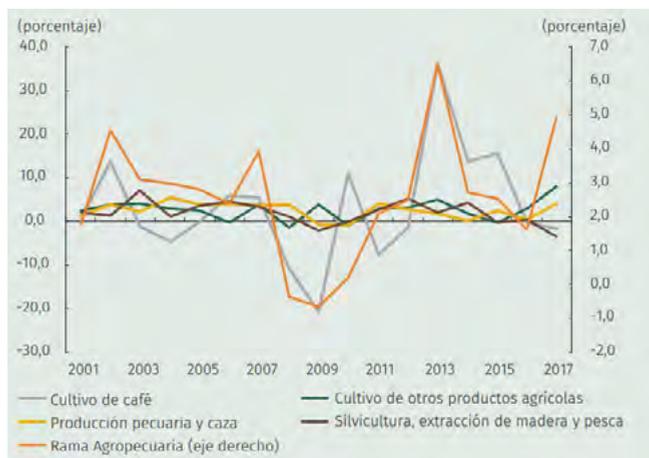


Figura 6. Crecimiento Anual del PIB Agropecuario del 2001 al 2017.
DANE; Cálculos Banco de la República, 2018.

Es evidente que las exportaciones han tenido un aumento al presentar mejores resultados para el año 2017 con un valor de 37.800,1 millones de dólares FOB dando una variación de 19 % en comparación del año 2016 que cerró con un valor de 31.156,8 millones de dólares que presentó una caída de 11,8 % según la información suministrada por el DANE.

Por su parte, la venta internacional colombiana de productos agropecuarios para el año 2017 logró un resultado de 7.355,6 millones de dólares presentando un aumento de 7,2 % dando mayor resultado la venta de aceite de palma (Analizar la Figura 7).

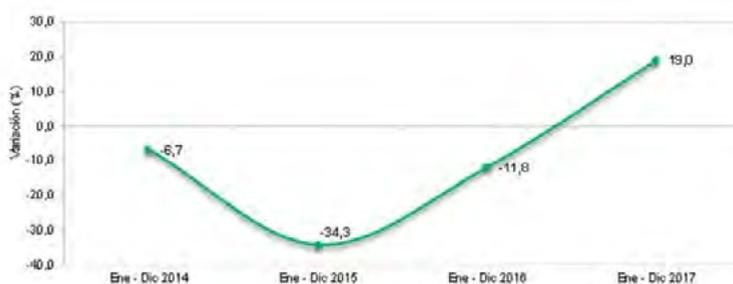


Figura 7. Exportaciones Totales Variación Año 2014-2017
DANE-EXPO-Dinero, 2017, p.1

En la siguiente imagen graficada se pueden observar los avances que tuvo el sector agropecuario en comparación del año 2016 al 2017 dando un valor positivo de 7,2 %, aunque los resultados se puedan ver como positivos no son los esperados, teniendo en cuenta de que se está enfocando en un país con riquezas en su fauna, que prefiere darle mayor prioridad a otros sectores como el extractor de combustible fósil y manufacturero (Observar la Figura 8).



Figura 8. Variación 2016-2017.
DANE-EXPO-Dinero, 2017, p.1

Con base en la información de exportación previamente analizada por la DIAN y el DANE, el año 2017 finalizó con 37.800,1 millones de dólares en exportaciones, a comparación del año 2016 con unos 31.756,8 millones de dólares las actividades exportadoras tuvieron una variación positiva de 19 %.

El sector agropecuario para el año 2017 exportó 7.355,6 millones de dólares, el año anterior exportó 6.864,7 millones dando un aumento en esta actividad de 7,2 %. Asimismo, la extracción de combustibles para el año 2017 finalizó con un total de 20.910,7 millones de dólares a comparación de los 15.790 millones de dólares del año 2016 tuvo una variación de 16,1 %, el sector de las manufacturas acabó el año 2017 con 7.710 millones de dólares y el año 2016 lo hizo con 7.526,1 millones de dólares con una variación positiva de

Evolución de las exportaciones en el sector agropecuario en Colombia durante el período 2016 a 2018

Erick Charris-Pareja, Enohemit Olivero-Vega, Yolanda Vega-Sampayo, Angélica Jiménez-Chávez

2,4 %; por último, otros sectores culminaron el año 2017 con 1.823,8 millones de dólares en comparación del año anterior con 1.575,9 millones de dólares dando un aumento de 15,7 % (Ver Figura 9).

Grupos de productos (OMC)	Diciembre					Enero - diciembre				
	2016	2017	Variación (%)	Contribución a la variación (pp)	Participación 2017 (%)	2016	2017	Variación (%)	Contribución a la variación (pp)	Participación 2017 (%)
	(Millones de dólares FOB)					(Millones de dólares FOB)				
Total	3.477,1	3.949,1	13,6		100,0	31.756,8	37.800,1	19,0		100,0
Agropecuarios, alimentos y bebidas ¹	837,2	553,0	-33,9	-8,2	14,0	6.864,7	7.355,6	7,2	1,5	19,5
Combustibles y prod. de industrias extractivas ²	1.728,9	2.588,3	49,7	24,7	65,5	15.790,0	20.910,7	32,4	16,1	55,3
Manufacturas ³	661,4	664,7	0,5	0,1	16,8	7.526,1	7.710,0	2,4	0,6	20,4
Otros sectores ⁴	249,7	143,1	-42,7	-3,1	3,6	1.575,9	1.823,8	15,7	0,8	4,8

Figura 9. Comportamiento General de las Exportaciones 2017.
DANE-EXPO, 2017, p.3

Durante el año 2017, las exportaciones de Colombia tuvieron una inclinación positiva de 19 % al pasar de 31.756,8 millones de dólares en el año 2016 a 37.800,1 millones en el año 2017. En este sentido, las exportaciones de combustibles aumentaron un 32,4 % al pasar de 15.790 millones de dólares en el 2016 a 20.910,7 millones de dólares para el 2017.

En lo referente a las exportaciones del grupo agropecuario, estas cerraron con un aumento del 7,2 % al pasar de 6.864,7 millones de dólares en el 2016 a 7.355,6 millones en el 2017 con principales ventas en la palma de aceite con un 55,4 %. Por su parte, el sector manufacturero presentó un crecimiento de 2,4 % al pasar de 7.526,1 millones de dólares en el 2016 a 7.710 millones de dólares en el 2017; por último, las exportaciones del grupo otros sectores fueron del 15,6 % (Analizar la Figura 10).

Evolución de las exportaciones en el sector agropecuario en Colombia durante el período 2016 a 2018

Erick Charris-Parejo, Enohemit Olivero-Vega, Yolanda Vega-Sampayo, Angélica Jiménez-Chávez

Descripción	2016p (Millones de dólares FOB)	2017p	Variación %	Contribución a la variación del grupo (pp)	Contribución a la variación total (%)
Total	31.756,8	37.800,1	19,0		19,0
Agropecuarios, alimentos y bebidas¹	6.864,7	7.355,6	7,2	7,2	1,5
Aceite de palma y sus fracciones ²	245,5	381,7	55,4	2,0	0,4
Café sin tostar descafeinado o no; cáscara y cascarrilla del café ³	2.423,4	2.521,8	4,1	1,4	0,3
Flores y follaje cortados ⁴	1.322,5	1.410,5	6,6	1,3	0,3
Otros azúcares de caña o de remolacha y sacarosa pura en estado sólido ⁵	185,3	253,1	36,6	1,0	0,2
Preparados alimenticios que contengan cacao n.e.p. ⁶	51,5	28,1	-45,4	-0,3	-0,1
Pescado congelado (excepto filetes y pescado picado) ⁷	54,9	9,4	-82,9	-0,7	-0,1
Artículos de confitería preparados con azúcar (incluso chocolate blanco) que no contengan cacao ⁸	250,7	178,1	-29,0	-1,1	-0,2
Demás grupos	2.330,8	2.573,0	10,4	3,5	0,8
Combustibles y prod. de industrias extractivas⁹	15.790,0	20.910,7	32,4	32,4	16,1
Hulla, coque y briquetas ¹⁰	4.638,9	7.390,0	59,3	17,4	8,7
Petróleo, productos derivados del petróleo y productos conexos ¹¹	10.776,2	13.041,9	21,0	14,3	7,1
Demás	375,0	478,7	27,7	0,7	0,3
Manufacturas¹²	7.526,1	7.710,0	2,4	2,4	0,6
Artículos manufacturados, clasificados principalmente según el material ¹³	1.950,4	2.047,7	5,0	1,3	0,3
Ferronque ¹⁴	327,8	360,5	10,0	0,4	0,1
Maquinaria y equipo de transporte ¹⁵	1.465,7	1.528,3	4,3	0,8	0,2
Productos químicos y productos conexos ¹⁶	3.029,7	3.053,5	0,8	0,3	0,1
Artículos manufacturados diversos ¹⁷	1.080,3	1.080,5	0,0	0,0	0,0
Otros sectores¹⁸	1.575,9	1.823,8	15,7	15,7	0,8
Oro no monetario (excepto minerales y concentrados de oro) ¹⁹	1.561,1	1.806,7	15,7	15,6	0,8
Demás canchilinos	14,8	17,1	15,2	0,1	0,0

Figura 10. Variación de Exportaciones Según Productos 2016/2017.
DANE-EXPO, 2017, p.14

En la siguiente figura se analizan los productos agropecuarios que más se exportaron por millones de dólares durante el año 2017. Estos fueron el Café sin tostar con una participación de 2.521,8 millones de dólares, por su parte las Flores con 1.410,5 millones de dólares, las Bananas con 914,9 millones de dólares, el Aceite de palma con 381,7 millones de dólares, otros, como azúcares de caña o de remolacha con 253,1 millones de dólares y el pescado congelado 9,4 millones de dólares; como se puede observar en comparación con el año 2016, las exportaciones de estos productos tuvieron un incremento para el año 2017 (Ver Figura 11).

Evolución de las exportaciones en el sector agropecuario en Colombia durante el período 2016 a 2018

Erick Charris-Pareja, Enohemit Olivero-Vega, Yolanda Vega-Sampayo, Angélica Jiménez-Chávez

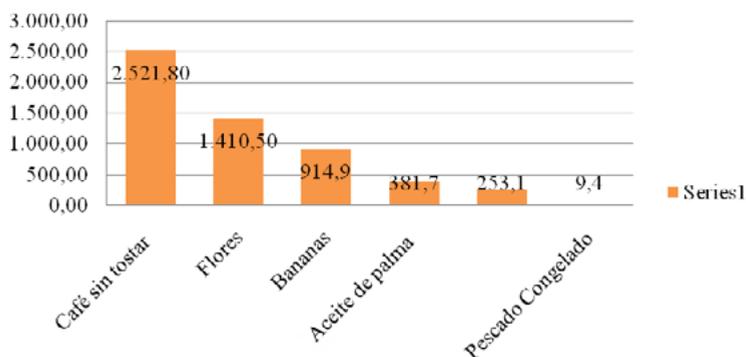


Figura 11. Productos Agropecuarios más exportados 2017 por Millones de dólares.
Elaboración propia a partir del DANE, 2017, p.14

Teniendo en cuenta la información suministrada por los procesos realizados por la DIAN y el DANE del año 2018, las exportaciones realizadas fueron de 41.831,4 millones en comparación del año 2017 que cerró con unos 37.880,6 millones de dólares arrojando los resultados de una variación positiva de 10,4 %. Por tanto, el sector agropecuario presentó en el año 2018 un valor de 7.301,3 millones de dólares menor valor que el año 2017 con 7.355,6 millones de dólares, es decir, obtuvo una declinación de -0,7 % y una participación total en las exportaciones de 17,5 % en el año 2018 (Ver Figura 12).

Grupos de productos (OMC)	Diciembre				Enero-diciembre					
	2017	2018	Variación (%)	Contribución a la variación (pp)	Participación 2018 (%)	2017	2018	Variación (%)	Contribución a la variación (pp)	Participación 2018 (%)
	(Millones de dólares FOB)				(Millones de dólares FOB)					
Total	3.980,9	3.400,9	-14,6		100,0	37.880,6	41.831,4	10,4		100,0
Agropecuarios, alimentos y bebidas ¹	553,0	562,3	1,7	0,2	16,5	7.355,6	7.301,3	-0,7	-0,1	17,5
Combustibles y prod. de industrias extractivas ²	2.620,1	2.004,2	-23,5	-15,5	58,9	21.030,4	24.709,9	17,5	9,7	59,1
Manufacturas ³	664,7	669,7	0,8	0,1	19,7	7.710,0	8.324,4	8,0	1,6	19,9
Otros sectores ⁴	143,1	164,7	15,1	0,5	4,8	1.784,5	1.495,9	-16,2	-0,8	3,6

Figura 12. Comportamiento general de las exportaciones 2018.
DIAN-DANE (EXPO)-DANE, 2018, p.3

Las exportaciones colombianas tuvieron una variación positiva con 10,4 % para el año 2018, en cuanto al sector agropecuario para este mismo año tuvo una participación de 7.301,3 millones de dólares en comparación al año 2017 con 7.355,5 millones de dólares presentó una caída de -0,7 %, el

grupo de combustibles obtuvo en el año 2018 un total de 24.709,9 millones de dólares y en el año 2017 señaló una cantidad de 21.030,4 millones de dólares teniendo una balanza positiva de 17,5 %.

Por su parte, el sector de las manufacturas en el año 2018 presentó una venta de 8.324,4 millones de dólares y en el año anterior presentó cambio de 7.710 millones de dólares, finalizó con una balanza positiva de 8 % por último el grupo de otros sectores el año 2018 obtuvo una venta de 1.495,9 millones y en el año 2017 presentó una venta de 1.785,5 millones de dólares dando una balanza negativa de -16,2 % (Observar la Figura 13).

Descripción	Enero-diciembre 2017p	Enero-diciembre 2018p	Variación %	Contribución a la variación del grupo (pp)	Contribución a la variación total (pp)
	Millones de dólares FOB				
Total	37.880,6	41.831,4	10,4		10,4
Agropecuarios, alimentos y bebidas¹	7.355,6	7.301,3	-0,7	-0,7	-0,1
Café sin tostar descafeinado o no; cáscara y cascarrilla del café ²	2.521,8	2.274,7	-9,8	-3,4	-0,7
Bananas (incluso plátanos) frescas o secas ³	918,1	866,2	-5,7	-0,7	-0,1
Otros azúcares de caña o de remolacha y sacarosa pura en estado sólido ⁴	253,1	204,8	-19,1	-0,7	-0,1
Carne de ganado bovino fresca o refrigerada ⁵	41,2	21,8	-47,2	-0,3	-0,1
Carne de ganado bovino congelada ⁶	26,1	49,3	89,1	0,3	0,1
Flores y follaje cortados ⁷	1.410,5	1.470,6	4,3	0,8	0,2
Aceite de palma y sus fracciones ⁸	381,7	446,2	16,9	0,9	0,2
Demás grupos	1.803,2	1.967,7	9,1	2,2	0,4
Combustibles y prod. de industrias extractivas⁹	21.030,4	24.709,9	17,5	17,5	9,7
Petróleo, productos derivados del petróleo y productos conexos ¹⁰	13.161,6	16.758,3	27,3	17,1	9,5
Hulla, coque y briquetas ¹¹	7.390,0	7.447,9	0,8	0,3	0,2
Demás	478,7	503,7	5,2	0,1	0,1
Manufacturas¹²	7.710,0	8.324,4	8,0	8,0	1,6
Artículos manufacturados, clasificados principalmente según el material ¹³	2.047,7	2.364,0	15,4	4,1	0,8
Ferrosilicio ¹⁴	360,5	558,5	54,9	2,6	0,5
Productos químicos y productos conexos ¹⁵	3.053,5	3.211,1	5,2	2,0	0,4
Artículos manufacturados diversos ¹⁶	1.080,5	1.177,2	8,9	1,3	0,3
Maquinaria y equipo de transporte ¹⁷	1.528,3	1.572,1	2,9	0,6	0,1
Otros sectores¹⁸	1.784,5	1.495,9	-16,2	-16,2	-0,8
Oro no monetario (excepto minerales y concentrados de oro) ¹⁹	1.767,5	1.454,0	-17,7	-17,6	-0,8
Demás capítulos	17,1	41,9	145,1	1,4	0,1

Figura 13. Variación de Exportaciones Según Productos 2017/2018.
DIAN-DANE (EXPO)-DANE, 2018, p.7

Desde esta perspectiva, en la siguiente Figura se analizan los productos agropecuarios que más se exportaron por millones de dólares durante el año 2018. Fueron los siguientes: el Café sin tostar con una participación de 2.274,7 millones de dólares, por su parte las Flores con 1.470,6 millones de dólares, las Bananas con 866,2 millones de dólares, el Aceite de palma con 446,2 millones de dólares, otros como azúcares de caña o de remolacha con

204,8 millones de dólares. Cabe resaltar que los productos que presentaron una baja en comparación con los años antes mencionados fueron el café y la banana (Ver Figura 14).

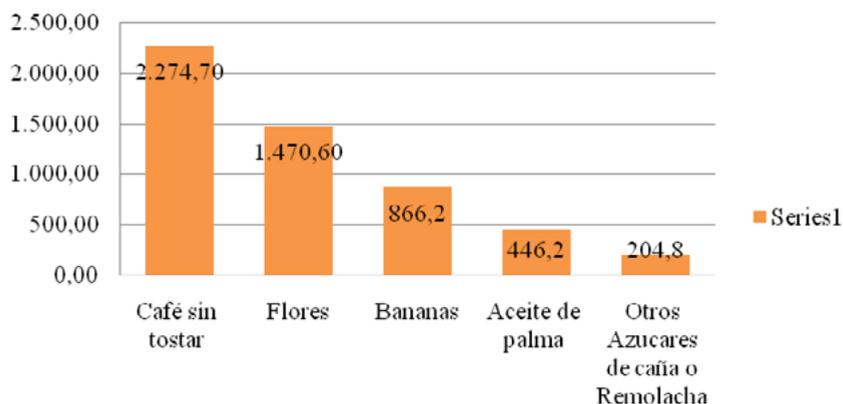


Figura 14. Productos Agropecuarios más exportados 2018 en Millones de dólares.
Elaboración propia a partir del DANE, 2018, p.7

CONCLUSIÓN

El sector agropecuario colombiano presenta falencias en sus niveles competitivos y en lo económico, debido a diversos factores, entre ellos sobresalen el recurso financiero, la pobreza y dificultades para la comercialización de sus productos en comparación de los años 1965 que el sector agropecuario presentaba un valor de 65 % en el PIB del país, este ha descendido en el año 2018 hasta en un 17,5 %.

Lo anterior es un hecho que compromete a todo un país con riquezas naturales apropiadas para la explotación del sector agricultor no sea utilizado de la manera adecuada, alguno de los factores que han tenido influencia en la caída de este sector son las plagas que afectó 50.000 hectáreas con consecuencias de una pérdida de 200 millones de dólares en cultivos, a esas problemáticas se puede agregar, que el 75 % de las zonas rurales se

encuentran a 4 horas de las ciudades principales de Colombia, hecho que hace que el producto final sea mucho más costoso.

Desde este enfoque, es imprescindible explotar de la mejor forma posible los recursos que posee Colombia, porque a pesar de que se le está dando importancia al sector conocido como el oro negro, no se le da la debida importancia que merece tratándose de un país con un clima perfecto para basar su economía sobre este sector, además que es amigable con el medioambiente, a diferencia de la extracción de hidrocarburos que además concentra las riquezas en pocos en comparación a la agricultura que generaría una gran fuente de empleo y reduciría considerablemente los índices de pobreza.

Por su parte, la globalización es imparable y por ello Colombia debe hacer uso de las necesidades de los demás países para satisfacer su demanda y mejorar su nivel de exportación, con este que es mucho más amigable con el medioambiente.

Aunque Colombia en el transcurso del 2016 al 2018 presentó algunas caídas en el sector agro, para ser más específicos en el año 2016 tuvo una negativa del -1 % pero también, es claro que tuvo una recuperación del 19 % en su variación en el año 2017, no obstante, en el último año que es el 2018 tuvo otra caída de -0,7 %.

Lo anterior demuestra que el sector agropecuario colombiano no es motivo para descuidar, sino todo lo contrario impulsarlo más, para que este tenga un mejor resultado y Colombia sea conocida además de ser un simple país petrolero. En el período 2016 al 2018 los productos agrícolas que más tuvieron ventas y contribución en los ingresos de dólares para Colombia fueron en primer lugar, el café con 7.219,9 millones de dólares, en segundo lugar están las flores con 4.203,6, tercero se tiene el aceite de palma con 1.073,4 millones de dólares, en cuarto lugar están las bananas con un valor de 1.781,1 millones de dólares, y en el quinto lugar de los

productos agrícolas más representativos de Colombia, también se tienen otros como azúcares de caña o de remolacha con un valor contributivo de 634,2 millones de dólares.

En este orden de ideas se puede decir que la agricultura en Colombia sí tiene potencial para ser fuente principal de ingresos, solo se le debe priorizar y mejorar los canales de acceso para que estos puedan movilizarse con mayor velocidad en las ciudades principales y el mercado internacional.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Agroindustria. (02-06-2016). *El agro una oportunidad de oro*. Recuperado de <https://www.semana.com/economia/articulo/colombia-potencia-alimentaria-y-agricola/459490>.
- Byerlee, D., De Janvry, A. & Sadoulet, E. (2009). *Agriculture for Development: Toward a New Paradigm*. Tomado el 24 de enero de 2013 de: http://are.berkeley.edu/~e-sadoulet/papers/Annual_Review_of_ResEcon7.pdf.
- Castro, O., Ojeda, R., Sánchez, L., Reyes, N. & Rodríguez, K. (2016). Análisis de las políticas de comercio exterior en Colombia para disminuir el ingreso de mercancías del sector textil y calzado provenientes de China. *Revista Vía Iuris*, 21, 127-146.
- Czinkota, M. & Wongtada, N. (1997). The *marketing* of export promotion: an integrated model. *Journal of International Commerce*.
- DANE. (2018). Exportaciones (Expo) Abril 2018. Recuperado en 11 de abril de 2019, de https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/exportaciones/bol_exp_abr18.pdf.
- DANE. (2016). Exportaciones (Expo) Diciembre 2016. Recuperado en 11 de abril de 2019, de https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/exportaciones/bol_exp_dic16.pdf.
- DANE. (2017). Exportaciones (Expo) Diciembre 2017. Recuperado en 11 de abril de 2019, de https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/exportaciones/bol_exp_dic17.pdf.
- Dinero. (2018). Exportaciones cerraron el 2017 con un repunte de 19 %. Recuperado en 11 de abril de 2019 de <https://www.dinero.com/economia/articulo/exportaciones-de-colombia-2017-dane/255032>.
- Dulzaides, M. & Molina, A. (2004). Análisis documental y de información: dos componentes de un mismo proceso. *ACIMED*, 12(2), 1. Recuperado en 11 de abril de 2019, de http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1024-94352004000200011&lng=es&tlng=es.

- Espinel, C., Martínez, H., & Acevedo, F. (2005). *La cadena de la piscicultura en Colombia: Una mirada global de su estructura y dinámica*. Recuperado en 11 de abril de 2019, de http://bibliotecadigital.agronet.gov.co/bitstream/11348/6356/1/2005112164315_caracterizacion_piscicultura.pdf.
- Gómez, E. Fernando, D-Aponte, G. & Betancourt, L. (2014). Metodología para la revisión bibliográfica y la gestión de información de temas científicos, a través de su estructuración y sistematización. *Dyna*, 81(184), 158-163. Universidad Nacional de Colombia Medellín, Colombia.
- Katsikeas, & Skarmas, D. (2003). Organizational and managerial drivers of effective export sales organizations. An empirical investigation. *European Journal of Marketing*, 37(11/12), 1723-1745.
- LatinPyme. (2017). *Los protagonistas del agro*. Ed. 149. Recuperado en 11 de abril de 2019, de https://issuu.com/revistalatinpyme/docs/revista_latinpyme_149_links
- Martínez Carazo, P. (2007). Influencia de la promoción de exportaciones en el proceso del desarrollo exportador de las Pymes. Un estudio de caso. *Pensamiento & Gestión*, (23), 1-57.
- Perfetti, J., Balcázar, Á., Hernández, A & Leibovich, J. (2013). *Políticas para el desarrollo de la agricultura en Colombia*. Bogotá. La Imprenta Editores S.A.
- Pingali, P. (2006). *Agricultural Growth and Economic Development: a view through the globalization lens*. Presidential Address to the 26th International Conference of Agricultural Economists, Gold Coast, Australia, August, 2006.
- Piñeiro, M. (2009). *El contexto internacional y regional para el desarrollo agropecuario y rural de América Latina y el Caribe*. Serie Crisis global y seguridad alimentaria. San José, Costa Rica. IICA.
- Portafolio. (2018). Sector agropecuario en 2017 previsiones 2018. Recuperado de <https://www.portafolio.co/economia/sector-agropecuario-en-2017-y-previsiones-2018-514874>.
- Skalind, N. (1999). *Métodos de investigación*. México: Prentice Hall.
- Sepúlveda, S., Rodríguez, A., Echeverri, R. & Portilla, M. (2003). *El enfoque territorial del desarrollo rural*. Instituto Interamericano de Cooperación para la Agricultura (IICA). Costa Rica.
- Tamayo, M. (2007). *Diccionario de la investigación científica*. México D.F.: Limusa Noriega.

Cómo citar este capítulo:

Charris-Parejo, E., Olivero-Vega, E., Vega-Sampayo, Y. & Jiménez-Chávez, A. Mendoza Castro M (2020). Evolución de las exportaciones en el sector agropecuario en Colombia durante el período 2016 a 2018. En Olivero-Vega, E., Vega-Sampayo, Y., & Jiménez-Chávez, A. (Comps.), *Impacto de la Logística e Innovación en el Comercio Internacional* (pp.137-161). Barranquilla, Colombia: Ediciones Universidad Simón Bolívar.

Análisis en el comportamiento de las exportaciones colombianas hacia China desde el 2013 hasta el 2018

Mario Suárez-Castro, Yolanda Vega-Sampayo, Enohemit Olivero-Vega, Angélica Jiménez-Chávez

RESUMEN

En el presente capítulo se analizan el comportamiento de las exportaciones colombianas hacia China durante el período 2013-2018, para el desarrollo de esta investigación se utilizó el enfoque de investigación cuantitativo, con el diseño de investigación transversal, el alcance del estudio fue descriptivo y la técnica de investigación que se empleó fue el análisis documental. Teniendo como resultados una importante participación en los primeros años, sin embargo, presentó un declive en los últimos años. A partir de esta investigación se logró determinar la importancia de emplear estrategias que permitan seguir promoviendo el desarrollo de las exportaciones hacia China, en pro de alcanzar un nivel competitivo en este mercado.

Palabras Clave: exportaciones, competitividad, comercio internacional, pib.

ABSTRACT

This chapter analyzes the behavior of Colombian exports to China during the 2013-2018 period, for the development of this research the quantitative research approach was used, with the design of cross-sectional research, the scope of the study was descriptive and the Research technique that was used was the documentary analysis. Having as a result an important participation in the first years, however, it presented a decline in the last years. Based on this research, it was possible to determine the importance of using strategies that allow further promotion of export development to China, in order to reach a competitive level in this market.

Keywords: exports, competitiveness, international trade, pib.

INTRODUCCIÓN

En los últimos tiempos Colombia ha venido presentando un desempeño representativo en materia del desarrollo económico sostenido y permanente, esto se debe principalmente al comportamiento que ha tenido con las exportaciones hacia China durante los últimos cinco años. Frente a esta situación, cabe resaltar que actualmente el contexto globalizado, es un elemento que ha permitido un avance dinámico respecto las exportaciones de los productos nacionales. En este sentido, el país ha logrado aumentar considerablemente su relación comercial con las economías en el exterior, y dentro de este escenario uno de los países que tiene mayor predominio es China, país que representa un factor clave en los procesos comerciales para el progreso económico de Colombia.

Durante las épocas de 1999 hasta el 2003 se observa que Colombia ha venido progresando a nivel económico con las exportaciones e importaciones de bienes y servicios que se dirigen hacia China, sin embargo, en la década de los 90 se evidenció un aumento de las importaciones dejando al país en ese momento con una balanza comercial negativa en relación con China. En este orden de ideas, se observaron los datos registrados en la Figura siguiente, la cual muestra claramente esta situación; no obstante, a partir del año 1999 la diferencia entre importaciones y exportaciones tendió a reducirse, debido a que el déficit en el 2003 fue solo el 2 % del PIB. Por el contrario, al analizar el comportamiento positivo que mantuvo durante toda esa década por parte de China, se puede evidenciar que tuvo una tendencia creciente a lo largo de este periodo, debido a que sus exportaciones fueron superiores y donde el país se mantuvo en un estable superávit que el 2003 alcanzó el 1 % del PIB (MINCIT, 2005).

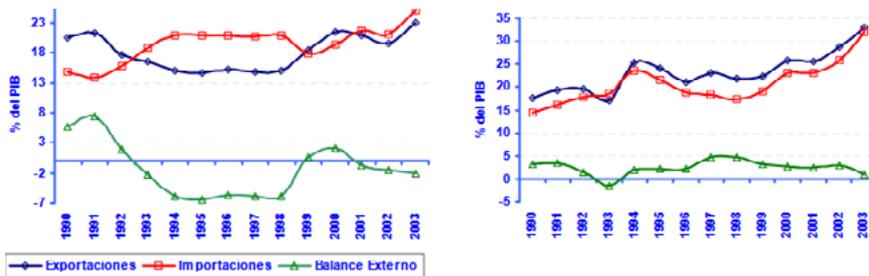


Figura 1. Exportaciones e importaciones de bienes y servicios 1990-2003 Colombia-China. (Banco Mundial, Cálculos OEE, MINCIT, 2005).

Por otra parte, al analizar los datos expuestos en la Figura siguiente, se tiene que los datos señalan que Colombia ha tenido un alza en sus exportaciones en la últimas dos décadas, por tanto, obtuvo avances significativos que le permitieron alcanzar un pico con valor FOB de 5.755,1 millones en 2014. En el 2015 y 2016 presentó una disminución notable del 60,0 % y 49,5 % respectivamente, debido a que el crecimiento económico de China se ha desacelerado en sus exportaciones, por lo cual se notó la baja y caída abrupta del precio internacional que tuvo en ese período (Lu, 2017).



Figura 2. Valor de las exportaciones de Colombia con china 2001-2016. En US\$, millones (Dane, 2019, p.77)

Siguiendo con la misma línea, durante el período 2018, se ha venido presentando malas relaciones comerciales entre Asia y Occidente, debido a las inadecuadas e inesperadas medidas adoptadas por la Administración del presidente de los Estados Unidos Donald Trump. En un acto unilateral, este país admite sobre aranceles, un porcentaje de hasta el 25 %, a las importaciones de aluminio y acero provenientes de China, con el firme propósito de dar impulso a los productores de estos bienes en su país (La República, 2018).

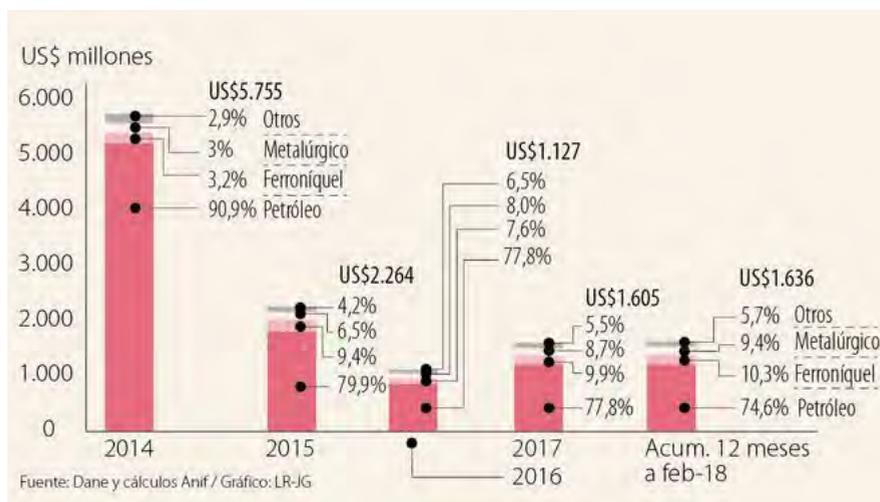


Figura 3. Exportaciones por productos a China 2014-2018, valuados en US\$ millones. (DANE y cálculos Anif/Gráfico: LR-JG, *La República*, 2018, p.)

En este orden de ideas, se analiza que en los datos de la Figura 4 la República de Colombia mostró gran interés en la participación del mercado asiático con el fin de ganar experiencia en un mercado internacional. A principios de la década de los 90, cerca del 80 % de las exportaciones le pertenecía al sector agrícola (US\$13,6 millones), en el 2004 solo participó con el 0,2 % de las exportaciones a dicho país (US\$312 mil). Entre tanto, los productos industriales pasaron de US\$3,5 millones en el 1993 a US\$132

millones en el 2004, es decir, el 99,8 % de las exportaciones que Colombia hace a China hace actualmente (MINCIT, 2005).

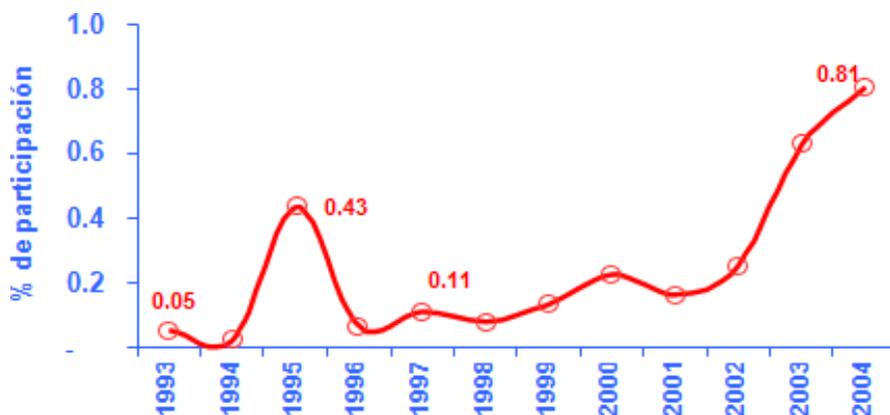


Figura 4. Participación de las exportaciones hacia China en el total exportado por Colombia 1993-2004 (DANE-DIAN. Cálculos OEE, MINCIT, 2005, p.26)

Actividad económica

En el período 1990 a 2003, la economía china creció a una tasa promedio anual de 9,65 %, mientras que la economía colombiana creció solo el 2,47 % anual. Así mismo, el PIB *per cápita* chino se triplicó en estos 14 años desde 305 dólares hasta 1.023 dólares; aun así, sigue siendo menor al PIB *per cápita* colombiano, que en el 2003 fue de 2.337 dólares.

Sin embargo, la estructura productiva de las dos naciones difiere sustancialmente; mientras Colombia es una República donde predomina el sector servicios, con una cooperación del 55 % en 2003, en China el sector que más aporta al PIB es la industria, con un 53 % en el mismo año; en ambos países el sector agropecuario ha disminuido su participación.

Según el Reporte Global de Competitividad del Foro Económico Mundial, Colombia se encuentra por debajo de China, tanto en el Índice de Competitividad para el Crecimiento (GCI), como en el Índice de Competitividad

para los Negocios (BCI). En el primero, Colombia se ubica en el puesto 64 y China en el puesto 46; y en el segundo, Colombia se encuentra en la posición 58 y China en la 47.

La República de Colombia afirma su evolución a lo largo del tiempo, se ha enfocado en la búsqueda de nuevos inversionistas y en la atracción de mercados internacionales, esto se debe a causa de los resultados notablemente positivos en el campo de las exportaciones. En este orden de ideas, los productos nacionales (de todo tipo) han tenido un gran dinamismo en su movilidad hacia el exterior, que solo se vio afectado en el 2009 y 2016 a causa de los efectos internacionales (Portafolio, 2012). Frente a esta situación, Colombia permanece de espaldas en relación con la modernización de sus vías y al crecimiento ordenado y planificado de sus ciudades y solo el sector portuario ha tenido un desarrollo notable. Uno de los grandes aciertos fue dejar la administración de los puertos a los inversionistas privados, pues sus altos estándares de calidad y eficiencia han logrado reconocimientos internacionales muy importantes.

Actualmente, Colombia enfrenta muchos retos en materia de comercio exterior y logística, uno de ellos es la adopción del acuerdo de Bali de la Organización Mundial de Comercio (OMC) sobre la facilitación del comercio y eliminación de barreras, el cual se encuentra en concordancia con el Convenio de Kioto de la Organización Mundial de Aduanas (OMA). Además, el país tiene el interés de ser admitido en la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE).

Para esto, es importante que Colombia expida un nuevo estatuto aduanero, el cual pueda primar la agilización de los procesos de desaduanamiento y el régimen sancionatorio no sea tan formalista en el que los operadores de comercio exterior puedan actuar directamente, lo que traerá como consecuencia agentes de aduanas más profesionales y competitivos,

generadores de valores agregados y verdaderos aliados estratégicos en la cadena logística. Sin duda, esta competencia sana redundará en un mejor servicio hacia los clientes y en una evolución de la logística y del comercio exterior del país (Logística, 2016).

METODOLOGÍA

El desarrollo de esta investigación se marcó en el enfoque cuantitativo bajo la postura de Hernández, Fernández y Baptista (2014), quienes declaran que el propósito elemental de este tipo de estudio reside en describir, comprender e interpretar los fenómenos a investigar, a través de la observación y experiencia de los mismos. Básicamente, con los datos e información que se obtiene se prosigue hacer un análisis de ellos.

Esta investigación es de tipo descriptivo debido al análisis cuantitativo en relación, a su vez, se puede considerar propositivo, debido a que el investigador formula estrategias, dirigidas a la solución o mejoramiento del problema abordado en esta investigación. Sin embargo, cabe resaltar que el eje central de este trabajo se cimentó en una rigurosa revisión documental es acerca del comercio internacional que soporta la investigación, que para los autores ya mencionados la justificación de la necesidad del estudio.

El planteamiento de esta investigación fue desde un punto de vista descriptivo, con la cual se indagó fijar las características y componentes de los corredores logísticos, en el lugar se analizó cómo ha sido el desarrollo del comercio; el desarrollo de este estudio también se enfoca en cavar el conocimiento de una iniciativa surgida con el fin de conocer las ventajas y desventajas logísticas desde el punto de vista económico que tiene esta con el comercio de Colombia, especialmente de las operaciones nacionales e internacionales.

Por otra parte, Hurtado y Toro (2007) señalan que el objeto principal del método analítico radica en conocer las partes del fenómeno objeto de investigación, por consiguiente, la aplicación de este método es fundamental, ya que contribuye en gran medida a identificar con claridad la temática abordada en este trabajo con el firme propósito de poder comprender la naturaleza y el comportamiento del mismo.

La población abordada en esta investigación estuvo enmarcada en el comportamiento de las exportaciones de Colombia hacia China durante los últimos cinco años. En lo referente a la población, para Sampieri (2006) es el conjunto de todos los casos o sucesos que se concilia con una serie de especificaciones. En otros términos, representa la totalidad de los hechos a objeto de investigación, que posee una característica general para el estudio y que da principio a los datos de la investigación. En esta interpretación, la población para esta investigación fueron los bancos y balanza general de ambas Repúblicas, de los cuales se buscó identificar la influencia que representan en la economía del país y el estado actual, con el fin de poder determinar las estrategias de mejoramiento encaminadas al logro en la competitividad del país.

En cuanto a la técnica de recolección de la información, esta se basó en las fuentes consultadas para esta investigación, en donde se tuvieron en cuenta las fuentes secundarias, las cuales aluden a un instrumento que brinda evidencia clara del objeto de estudio, por esta razón, se puede considerar como fuentes originales de la información o datos recolectados. En este caso como fuentes primarias y secundarias se consideraron: Libros digitales, Sitio Web; y sobre exportaciones e importaciones comercio y globalización, Sitio web del Dane, Sitio Web de Mincit, el Doingbusiness y el foro mundial económico, entre otros.

De igual forma, la fuente de información, es la persona, organización u objeto de los que se obtienen datos para ser analizados; los datos son valor de una variable o de una constante, puesto que, ofrece información sobre una etapa y ayuda de base para el análisis ya sea descriptivo o estadístico; los datos pueden ser primarios o secundarios de acuerdo a la información de la que obtenga recibir (Santesmases, 2009).

Esta investigación se fundamentó en fuentes secundarias, por la cual contienen información organizada, elaborada, producto de análisis, extracción o reorganización, que hace referencia a documentos primarios originales. Estas fuentes se obtuvieron de enciclopedias, antologías, directorios, libros o artículos que interpretan otros trabajos o investigaciones. Para darle autenticidad y veracidad al trabajo, las fuentes de información utilizadas deben ser reconocidas, validadas y tener un respaldo importante de autores y editores conocidos y de prestigio.

Las bases de datos electrónicas que se utilizaron en este estudio, forman parte de un conjunto de fuentes patrocinadas por editores de alto prestigio y en las que es seguro hallar publicaciones arbitradas. Entre ellos, se encuentran libros, revistas, periódicos, archivos o carpetas digitales o multimedia y registros de páginas electrónicas. Al respecto, Castillo (2016), apunta que es probable observar y analizar una gran cantidad de información que ha sido digitalizada y almacenada en las distintas bases electrónicas de datos, por lo cual los mecanismos de búsquedas precisen hacia diferentes sitios donde se puede ubicar esta información.

RESULTADOS

En relación con los resultados encontrados en esta investigación se comienza por dar respuesta al análisis en el comportamiento de las exportaciones colombianas hacia China desde el 2013 hasta el 2018 (DANE, 2019).

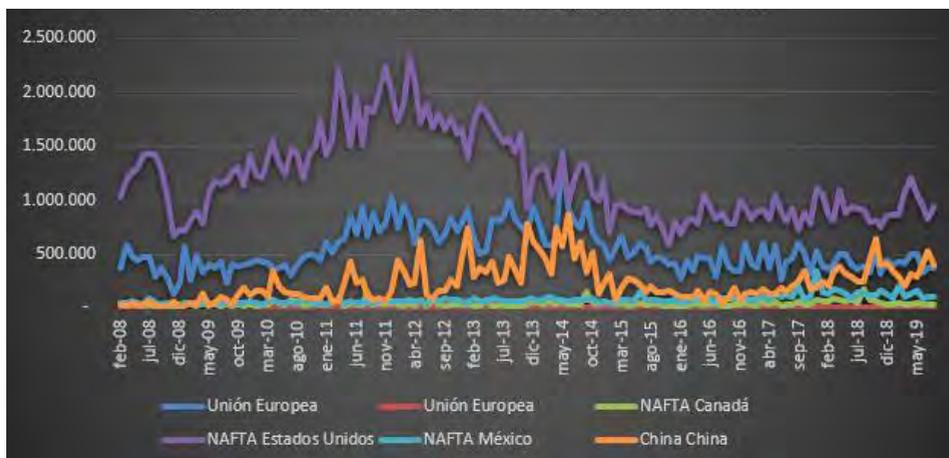


Figura 5. Colombia, principales destinos exportaciones colombianas 2008-2019.

Fuente: Elaboración propia a partir del (DANE-DIAN, 2019)

Según las cifras se observó el comportamiento de las exportaciones que realizó Colombia desde 2008 hasta la actualidad, debido a esto y con la misma línea investigativa se dará a conocer el resultado del comportamiento de las exportaciones colombianas a China en el período del 2013-2018. Cabe mencionar que el impulso que Colombia tuvo fue notable al principio del año 2013 donde, al exportar a China, ganó casi un millón de dólares en valor FOB. Así mismo, en 2014 la economía colombiana mantuvo un margen igual que el año anterior. Del 2015 hasta a principios del 2018 las exportaciones bajaron drásticamente, donde la cifra fue menor de 500 mil millones de dólares valor FOB, y un factor que alteró las exportaciones en ese período fue la guerra comercial entre China y Estados Unidos.



Figura 6. What is the trade balance for Colombia to China? (2009-2017) (OEC)

Afirmando lo que se observa en la Figura, Colombia tiene una balanza comercial negativa a pesar del impulso que tuvo en el año 2014 en el que ganó casi 6 billones USD. De igual forma, China también exportó más alcanzando una ganancia de 12 billones USD. De la misma manera, ambos países cayeron, para el período del 2016 Colombia ganó 1 billón USD, perdiendo más o menos 5 billones recaudados en el 2014, el cual fue su mayor éxito. Igualmente, la economía China decayó debido al conflicto comercial con Estados Unidos, bajando de 12 a 8 billones USD. Los productos que influyeron en las exportaciones colombianas hacia China durante los períodos evaluados, fueron: Petróleo crudo o Minerales Bituminosos con un 79 % donde tuvo un valor de 1,6 billones USD; en Ferroaleaciones tuvo un 7,9 % valuado en 160 millones USD; los desperdicios y desechos de cobre 6,7 %; productos como pieles y animales bovinos 1,5 %, y por último, el Café tuvo un porcentaje de 0,45 %, en el que sumando estos datos dan un total de 2,02 billones USD.



Figura 6. What does Colombia export to China? (OEC, 2017, p.1)

Continuando con esta lista investigativa, se dará a conocer las características de los factores que influyen en el desarrollo de las exportaciones colombianas hacia China durante el período 2013-2018.

Factores que inciden sobre la desaceleración mundial y la incertidumbre económica para el 2018 y 2019 son: la guerra comercial, las negociaciones entre Gran Bretaña y la Unión Europea, la revisión del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), hoy USMCA, y los constantes pronunciamientos del presidente Trump aumentando el riesgo para los mercados emergentes y para el comercio mundial. Por esta razón, según cifras del FMI, el comercio ha venido disminuyendo en los últimos años, así en 2017 creció 5,2 % y para 2018 y 2019 el FMI estima un crecimiento de 4,1 % y 3,9 %, respectivamente.

Ante la desaceleración del comercio mundial muchas economías están focalizando sus acciones en el mercado interno.

El aporte de estos países al crecimiento mundial se explica, en el caso de China, por su tamaño, aunque este país reduce su crecimiento de 6,6 % en 2018 y 6,2 % en el 2019. Estados Unidos por su parte, muestra una participación significativa por el tamaño de su economía y por la recuperación

de las tasas. Y finalmente, India, con un crecimiento estimado para el 2018 de 7,3 %, es la economía que más crece.

Por parte de América Latina, vemos una región cada vez más heterogénea: menores flujos de capital; devaluación de la mayoría de las monedas; cambios de gobierno en las principales economías de la región; una recuperación gradual; crecimiento de los sectores de servicios, y, un escaso crecimiento de la productividad.

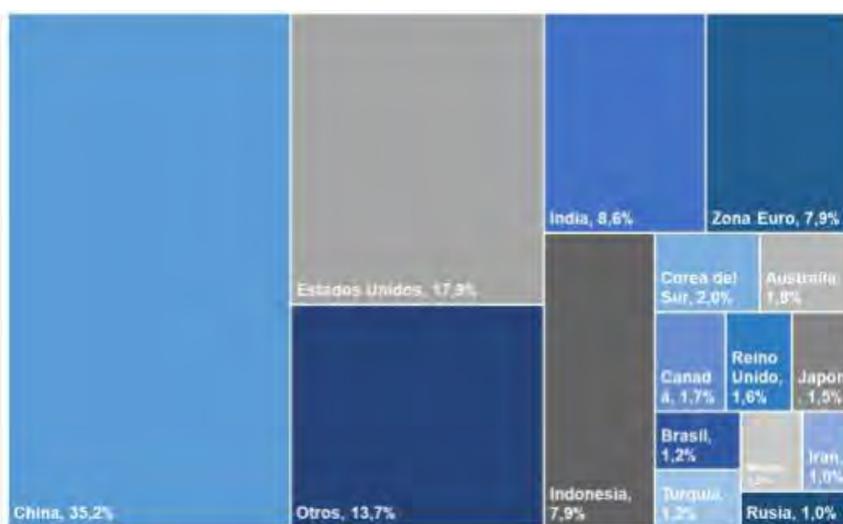


Figura 7. Participación en crecimiento mundial 2017-2019 (FMI, CÁLCULOS ANDI, 2019, p.1).

Durante el año 2018 el registro de las exportaciones colombianas presentó un crecimiento del 10,4 %, en comparación con el año anterior, dicho crecimiento se debe principalmente a la gran mayoría de las ventas de combustibles (petróleo crudo y carbón) y de manufacturas (ferróníquel y vehículos). A diferencia de las ventas de productos agrícolas (café) y oro no monetario que fueron más bajas; y los principales destinos de estas exportaciones fueron Estados Unidos, Unión Europea, China, Panamá y Ecuador (ANALDEX, DANE, 2019).

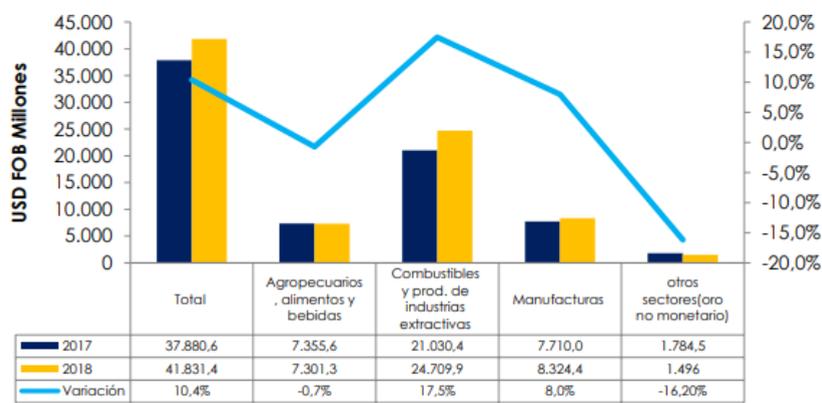


Figura 8. Exportaciones de enero-diciembre 2017 (ANALDEX, DANE, 2018).

Con base en la Figura anterior, se analiza que en el año 2018 se presentó un crecimiento de las exportaciones colombianas con un total de 10,4 %, al compararlo con el año anterior. Mientras que, en el 2017, las ventas externas llegaron a USD FOB 37.880,6 millones, no obstante, en el 2018 esta cifra alcanzó los USD FOB 41.831,4 millones. Las mercancías que más se destacaron fueron el alza del petróleo crudo, otras variedades de hulla, ferroníquel y vehículos de carretera (ANALDEX, DANE, 2019).

CONCLUSIONES

Colombia está considerado como el quinto país exportador en América Latina (UN-Comtrade, 2016), es por ello que el comercio exterior desempeña un papel fundamental en el desarrollo económico nacional, la dependencia del comercio exterior de Colombia entre 2001 y 2016 logró alcanzar el 39,2 %, en promedio (calculado a partir de DIAN-DANE). Los principales productos de exportación son primarios intensivos de recursos; entre tanto, China que es considerado como un país en desarrollo y con la mayor población del mundo, ha experimentado más de 30 años de reforma y apertura, tanto así que el comercio exterior es uno de los pilares de su desarrollo económico; la dependencia del comercio exterior de China, entre 2001 y

2016, alcanzó 48,2 % en promedio (calculado a partir de la Oficina Nacional de Estadística de China).

En la actualidad, el comercio de China ocupa el primer lugar del mundo en las exportaciones de bienes (UN-Comtrade, 2016), los productos de exportación son, principalmente, productos manufacturados y su proporción está en mejora continua, pero los productos se concentran en los intensivos de mano de obra y permanecerán en el mercado mundial por un período más largo, augurando para esta nación un liderazgo comercial y tecnológico a nivel mundial en un mediano plazo. Los diferentes niveles de desarrollo económico de Colombia y China, así como las distintas etapas del desarrollo tecnológico y las diferentes dotaciones de factores indican una ventaja complementaria entre los dos países, sin embargo, actualmente las relaciones comerciales entre Colombia y China aún no están estrechas y existe gran potencial en el desarrollo del comercio bilateral.

Con base en todo lo analizado en este trabajo investigativo se pudo concluir con el fin de darle respuesta al comportamiento de la exportación de Colombia con destino a China en el período que se estableció en el que se evidencian las cifras de los datos encontrados, en donde Colombia se destaca por su maravillosa apuesta de alcanzar un impacto económico internacional en el mercado asiático. De igual forma, Colombia continúa apostándole al comercio y sigue invirtiendo en relación con las nuevas negociaciones de tratado entre Colombia y China con el fin de obtener beneficios mutuos.

Por otro lado, Colombia y China firmaron un Acuerdo sobre el estudio conjunto para la factibilidad de un Tratado de Libre Comercio, asimismo, durante el segundo trimestre del año 2013 se llevó a cabo la firma de un protocolo para la exportación de carne congelada a China. Debido a que Colombia busca consolidarse como una plataforma exportadora y dar un

impulso al tema de la agroindustria, especialmente en productos, como carne, lácteos, azúcar y aceite de palma.

Si bien Colombia tiene una balanza comercial deficiente con China, una de las principales áreas para compensar este desequilibrio es la inversión extranjera directa. Por tanto, Colombia tiene como objetivo promover la inversión China en el país, inversión que se ha dirigido principalmente a tres sectores: telecomunicaciones (ZTE y Huawei), hidrocarburos (SINOPEC y SINOCEM) e infraestructura (Capital Airport Holding y HydroChina). En la actualidad, China y Colombia tienen un intercambio comercial por más de 12,9 miles de millones de dólares, convirtiéndose en el segundo socio comercial de Colombia.

REFERENCIAS

- ANALDEX. (2019). Informe exportaciones colombianas enero-diciembre 2018. Recuperado de <http://www.analdex.org/wp-content/uploads/2019/02/2019-02-13-Informe-de-exportaciones-2018.pdf>.
- Banco de la República. (1999). *Comercio Exterior y Actividad Económica de Colombia en el siglo XX: Exportaciones Totales y Tradicionales*. Recuperado de <http://www.banrep.gov.co/docum/ftp/borra163.pdf>.
- Cáceres, W. (2013). *Las exportaciones y el crecimiento económico en Colombia 1994-2010*. Recuperado de <http://www.bdigital.unal.edu.co/10292/1/407567.2013.pdf>.
- Colprensa. (14 de Febrero de 2018). Importaciones crecieron en un 2,6 % durante el 2017, según el DANE. *Diario El País*: Recuperado de <https://www.elpais.com.co/economia/importaciones-crecieron-en-un-2-6-durante-el-2017-segun-el-dane.html>.
- DANE. (1 de Noviembre de 2019). Exportaciones. Recuperado de https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/exportaciones/bol_exp_sep19.pdf.
- Dinero*. (5 de Agosto de 2019). Así queda Colombia en la guerra comercial entre China y EE.UU. Recuperado de <https://www.dinero.com/economia/articulo/guerra-comercial-entre-china-y-eeuu/270585>.
- La República (27 de Abril de 2018). Balance Comercial China-Colombia. Recuperado de <https://www.larepublica.co/analisis/sergio-clavijo-500041/balance-comercial-china-colombia-2719251>.

- Legiscomex. (2017). ¿Por qué exportar a China? Recuperado de <https://www.legiscomex.com/Documentos/porque-exportar-a-china-leonardo-rodriguez-rendon-ccc-rci291>.
- Logística (8 de Junio de 2016). La evolución del comercio exterior colombiano. Recuperado de <https://revistadelogistica.com/logistica/evolucion-del-comercio-exterior-colombiano/>.
- Lu, X. (2017). *Diagnóstico del comercio bilateral entre Colombia y China comprendida entre el período 2001-2016*. Recuperado de <https://repository.ean.edu.co/bitstream/handle/10882/9048/LUXIAONA2018.pdf?sequence=1&isAllowed=y>.
- Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. (2005). Economía y comercio exterior de China y Colombia: un análisis comparativo. Recuperado de <http://www.mincit.gov.co/CMSPages/GetFile.aspx?guid=5e725613-8044-44e8-8422-9113bb6d8509>.
- OEC. (2017). Where does Colombia Export Caballos, asnos, mulos y burdéganos, vivos to?. Recuperado de https://oec.world/es/visualize/tree_map/hs92/export/col/show/0101/2017/.
- Portafolio (2 de Febrero de 2012). La evolución de las exportaciones Colombianas. Recuperado de <https://www.portafolio.co/opinion/redaccion-portafolio/evolucion-exportaciones-colombianas-92664>.
- Portafolio (4 de Abril de 2018). ¿Cómo podría Colombia aprovechar el enfrentamiento comercial entre EE.UU. y China? Recuperado de <https://www.portafolio.co/economia/asi-es-la-relacion-comercial-de-colombia-con-china-y-estados-unidos-515818>.
- Procolombia. (2019). Exportaciones, Turismo e Inversión. Recuperado de <http://www.procolombia.co/nosotros/nuestra-historia>.
- Reyes, E. (2015). China y Colombia buscan fortalecer sus relaciones comerciales. *Diario El País*: recuperado de https://elpais.com/internacional/2015/05/21/actualidad/1432232746_300199.html.
- Sectorial. (24 de Mayo de 2012). La historia del comercio exterior en Colombia. Recuperado de <https://www.sectorial.co/articulos-especiales/item/50454-la-historia-del-comercio-exterior-en-colombia>.

Cómo citar este capítulo:

Suárez-Castro, M., Vega-Sampayo, Y., Olivero-Vega, E. & Jiménez-Chávez, A. Mendoza Castro M (2020). Análisis en el comportamiento de las exportaciones colombianas hacia China desde el 2013 hasta el 2018. En Olivero-Vega, E., Vega-Sampayo, Y., & Jiménez-Chávez, A. (Comps.), *Impacto de la Logística e Innovación en el Comercio Internacional* (pp.163-179). Barranquilla, Colombia: Ediciones Universidad Simón Bolívar.

Impacto de las importaciones de aguacates frescos procedentes de México

*Angélica Jiménez-Chávez, Enohemit Olivero-Vega,
Yolanda Vega-Sampayo, Luis Manuel Aycardy-Vegas*

RESUMEN

En el presente capítulo se pretende describir el impacto de las importaciones de aguacates frescos procedentes de México, el desarrollo de este estudio fue bajo el enfoque de investigación cuantitativo, con diseño de investigación transversal, aplicando el método descriptivo, la técnica de investigación que se empleó fue analítica documental. Teniendo como resultados la importancia en materia de competitividad económica relacionada con la importación de este tipo de productos desde México, se describieron los factores determinantes en el proceso de importación, para lograr mejores niveles competitivos y seguir aumentando, en términos de economía, al importar de otros países este producto.

Palabras Clave: economía, importación, competitividad, aguacates frescos.

ABSTRACT

This chapter aims to describe the impact of imports of imported fresh avocados from Mexico, the development of this study was under the approach of quantitative research, with cross-sectional research design, applying the descriptive method, and the research technique that He employed was documentary analytics. Having as a result the importance in terms of economic competitiveness related to the importation of this type of products to the country of Mexico, the determining factors in the import process were finally described, to achieve better competitive levels and to continue improving in terms of economy Import this product to other countries.

Keywords: economy, importation, competitiveness, fresh avocados.

INTRODUCCIÓN

Ante la notable necesidad que atraviesan los países y las organizaciones en la actualidad en relación con las importaciones de productos, es importante mencionar que en mayo de 2015 Costa Rica decidió prohibir las importaciones de aguacates mexicanos de la variedad *hass*, al considerar la existencia de un posible riesgo de la plaga *sunblotch* o mancha de sol, al ingresar al país. Por esta razón Costa Rica toma la decisión de importar frutas desde otros países, como por ejemplo Perú, frente a esta situación en marzo de 2017 la Organización Mundial de Comercio (OMC), informó que México solicitó consultas con Costa Rica debido a las normas impuestas que desde su punto de vista limitan indebidamente la importación de aguacate. Dichas medidas restrictivas hacen alusión a los controles, inspecciones y procedimientos de aprobación en la importación de este producto (Portafolio, 2017).

Según el Ministerio de Economía, Industria y Comercio (MEIC), afirma que la medida preventiva de suspender por un determinado tiempo la entrega y emisión de documentos de requisitos fitosanitarios para la importación de aguacate, ha ocasionado algunos conflictos externos entre estos dos países provocando un cierre de frontera de la fruta mexicana, al mismo tiempo que afecta el mercado de aguacate procedente de Australia, España, Ghana, Guatemala, Israel, Sudáfrica, Venezuela, Florida en Estados Unidos y de cualquier otro país en el que existiera *sunblotch*. Dicha medida ha puesto en duda la calidad de este producto, por lo que las delegaciones responsables del manejo de calidad se encuentran altamente comprometidas con diversas soluciones propuestas y expuestas para promover y mantener orden y que estas medidas que se tomen sean las más adecuadas y convenientes para los dos países (OMC, 2019).

Cabe destacar que el interés de todos los países es lograr el bien común tanto para los países involucrados, como el mercado de este producto y la salud de las comunidades; ya que es un producto con alta demanda en los

países anteriormente mencionados se espera un buen y justo procedimiento de sanidad por parte de ambos países (OMC, 2019).

Por otra parte, Barquero (2018), señala que las importaciones de aguacate disminuyeron en un 30 % mientras que el precio mayorista de esta fruta se elevó a un 74 %, desde el 2015 después de la vigencia de un bloqueo a dicha fruta mexicana, por protección fitosanitaria y el incremento en los mercados internacionales.

Desde este enfoque se tiene que los altos costos del aguacate en México han tenido un fuerte impacto en el extranjero y en el mercado al afectar la industria mexicana, así lo afirma el restaurante Chipotle Mexican Grill, uno de los principales consumidores de esta fruta en este país, razón por la cual ha tenido que recurrir a otros países para obtener el fruto, entre ellos, California, Chile, Perú y Colombia (Diario INFOABE, 2019).

Frente a esta situación, en una entrevista realizada al máximo ejecutivo de este restaurante Brian Niccol, comentó que al parecer todo el país se encuentra enamorado del aguacate, a su vez manifestó que este fruto ha experimentado gran volatilidad en relación con los precios de la canasta de ingredientes Chipotle. Adicionalmente, los costos de los platos del restaurante también se han incrementado en el último trimestre, esto se debe en parte al aumento que se presentó en los precios del aguacate (Diario INFOABE, 2019).

Al respecto, la cadena de burritos sigue importando la mayoría de sus aguacates desde el país de México, el cual es el mayor productor del mundo durante mucho tiempo. Sin embargo, está contemplando recurrir a California en Estados Unidos, Chile, Perú y Colombia con el fin de poder disminuir la dependencia del aguacate mexicano, afirmó Niccol. Por consiguiente, comenzaron a contactarse con personas de los lugares mencionados anteriormente,

para comenzar a desarrollar un sistema potencial para ofrecer excelentes aguacates y a menor costo (Diario INFOABE, 2019).

De igual forma los aguacates *Hass* del Estado de Michoacán, da cuenta de que la mayor parte de la producción nacional, alcanzó recientemente precios históricos y hasta mediados del mes de julio eran el doble de caros que, a comienzos del año 2019, de acuerdo al índice de precios del Gobierno mexicano (Diario INFOABE, 2019).

Por su parte, Barría (2019) comenta que los consumidores estadounidenses, europeos y asiáticos cada vez más están interesados en la compra de aguacates. Asimismo, David Magaña vicepresidente y analista de la consultora Rabo Research Food & Agribusiness con sede en Estados Unidos, afirma a la BBC Mundo que las personas están muy enamoradas de esta fruta. Señala que durante las últimas décadas a nivel mundial el consumo de aguacate ha aumentado considerablemente y más del 80 % de este producto en Estados Unidos es proveniente de México, por lo que en la actualidad, la demanda en ese país se encuentra en su punto más elevado de la historia, comenta Magaña.

Por otra parte, se tiene que para el año 2017 en Nuevo León y Ciudad de México un kilo de aguacate costaba cinco pesos más que períodos anteriores, con lo cual alcanzó en promedio los 65 pesos por kilo en las ventas al por mayor y hasta 75 pesos en las tiendas de autoservicios. En esa época, el precio del kilo de esta fruta especialmente el tipo *Hass* oscilaba entre los 60 y 70 pesos, sin embargo, el precio más relevante fue de 65 pesos. Dichos incrementos han impactado en gran medida la inflación de México, no obstante, la importación de esta fruta contribuyó en la disminución de ese índice, hasta junio de ese año el déficit comercial fue de 2.909 millones de dólares acorde con la información del Instituto Nacional de Estadísticas y Geografía (Altonivel, 2017).

Uno de cada tres aguacates consumidos a nivel mundial son de origen mexicano, ya que anualmente se producen un millón seiscientos cuarenta y cuatro mil toneladas, de las cuales el 84,9 % están concentrados en los estados de Michoacán, seguido de Jalisco, Nayarit, Guerrero, Morelos y México de acuerdo a los datos del (SENASICA) Servicio Nacional de Sanidad, Inocuidad y Calidad Agroalimentaria (Altonivel, 2017).

El aumento de envíos de aguacates mexicanos al exterior para ese año fue exponencial, ya que ha logrado un crecimiento de 600 % en la última década, ante esta situación el principal país consumidor de este fruto fue Estados Unidos (Altonivel, 2017).

METODOLOGÍA

Para llevar a cabo el desarrollo del presente estudio se empleó el método de investigación cuantitativo, el cual se basa en la obtención de respuestas de una población a partir de una serie de interrogantes determinados, a su vez, incluye el análisis numérico y estadísticos, enfocado en el estudio probabilístico y la forma particular de investigar cada fenómeno. En este orden de ideas, el método cuantitativo implica la recolección de datos con el fin de probar suposiciones y teorías por medio de la medición numérica y el análisis estadístico, en pro de poder lograr la determinación de patrones de comportamiento de una situación objeto de investigación (Hernández, Fernández y Baptista, 2014).

De igual forma, el tipo de investigación empleado en este estudio fue el descriptivo, ya que este tipo de estudio se basa en describir detalladamente la conducta del fenómeno objeto de análisis. Por tanto, este tipo de investigación tiene como objetivo principal el estudio de las características principales de una situación existente investigada (Skalind, 1999).

En cuanto al diseño de investigación abordado en este trabajo, fue transversal el cual se centró en la observación y análisis de revisión documental con el firme propósito de obtener la información necesaria para el desarrollo de la investigación, además, la revisión documental representó el elemento clave en el proceso de estudio, debido a que se logró garantizar que los datos fueran de gran relevancia para el mismo. En este sentido, la revisión documental representa la descripción precisa del tema estudiado, asimismo, comprende la determinación significativa de la investigación, con la finalidad de probar la particularidad de esta (Gómez, Fernando, Aponte & Betancourt, 2014).

En lo referente a la población, esta estuvo representada por las diferentes bases de datos científicas y páginas web legales, que contenían información adecuada y relacionada con la investigación. Por tanto, la población comprende el total de un fenómeno de estudio, de igual forma, implica la conformación del total de unidades de análisis que componen un fenómeno objeto de estudio (Tamayo, 2007).

Finalmente, la técnica empleada fue el análisis documental, el cual se fundamentó en las operaciones intelectuales, que permitieron la descripción y representación de toda la documentación en forma sistemática. A su vez, se logró comprender el procesamiento y análisis que involucró la descripción precisa de las diferentes fuentes de información consultadas (Dulzaide & Molina, 2004).

RESULTADOS

Según Mundo David Magaña, vicepresidente y analista de la consultora Rabo Research Food & Agribusiness, con sede en Estados Unidos. Afirma que más del 80 % del aguacate que llega a Estados Unidos, es procedente de México, la primera economía del mundo; también produce esta fruta en California y recientemente, comenzó a importar aguacate de países como

Perú y Colombia. Así mismo, informó que el valor del aguacate *hass*, de tamaño medio, al por mayor, llegó a US\$85 la caja de 25 libras (11,3 kilos) en la primera semana de julio del año 2019, el precio más alto en esta época del año desde que se llevan registros hace aproximadamente unos 15 años. Esto representa un 130 % más que el mismo mes en comparación al año pasado (Barría, 2019).

Aunque en agosto de 2019 el precio de la caja logró bajar a unos US\$65 esto se debe a que California está produciendo más, pero aún se mantiene alto. De hecho, un precio promedio normal se sitúa entre los US\$30 o US\$40 la caja (ver Figura 1) (Barría, 2019).

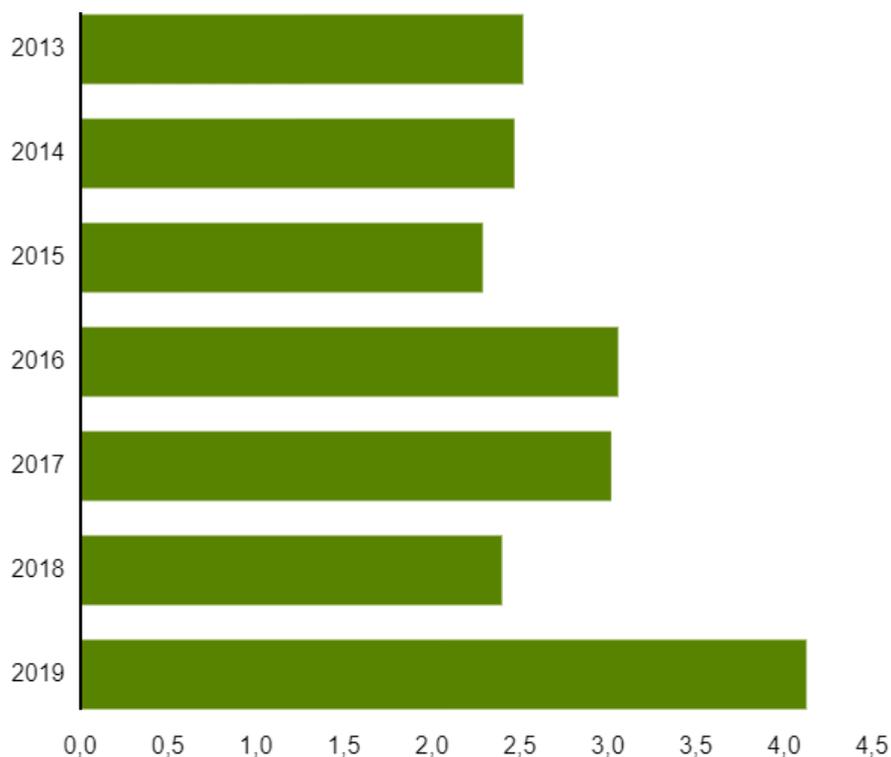


Figura 1. Precio del aguacate de exportación desde México a EE.UU. (Mes de julio, US\$). GCMA con datos SIAP y la BBC (2019).

De acuerdo a lo expuesto en la Figura anterior, se observa que la producción de aguacates en California bajó a la mitad, debido a una ola de calor que impactó la floración. También se debe a que había escasez y por esa razón, México cosechó antes para suplir la falta de aguacate de California, con precios más elevados. Además, en julio de 2019 se presentó una transición de temporadas entre la cosecha anterior y la nueva, que provocó que aumentaran aún más los precios y también se debió a la demanda estadounidense puesto que esta se encuentra en su punto más alto (Barría, 2019).

El precio del aguacate depende de cómo se combina la cosecha de California y la de México, teóricamente, en el mes de octubre los precios deberían bajar, siguiendo una tendencia de reducción gradual. Por lo que se espera que en el primer semestre del año 2020 los precios regresen a la normalidad en el mercado estadounidense, esto proyecta el analista, claro, siempre y cuando no se presenten interrupciones en el suministro proveniente de México, ya sea por razones climáticas, huelgas o cualquier otro motivo (Barría, 2019).

Al Comparar el mes de julio de este año con el mismo mes del año anterior, el precio promedio para el consumidor mexicano incrementó 38 %, le dice a BBC Mundo Juan Carlos Anaya, director del Grupo Consultor de Mercados Agrícolas (GCMA). También afirma que en donde se produjo el mayor incremento fue en el aguacate mexicano de exportación, con un alza del 85 % en el mismo período, una cifra bastante representativa en más de una década; igualmente, explicó que el aumento en el precio del aguacate se debe principalmente a que la producción decayó por razones climáticas y la demanda continuó incrementándose (Ver Figura 2) (Barría, 2019).

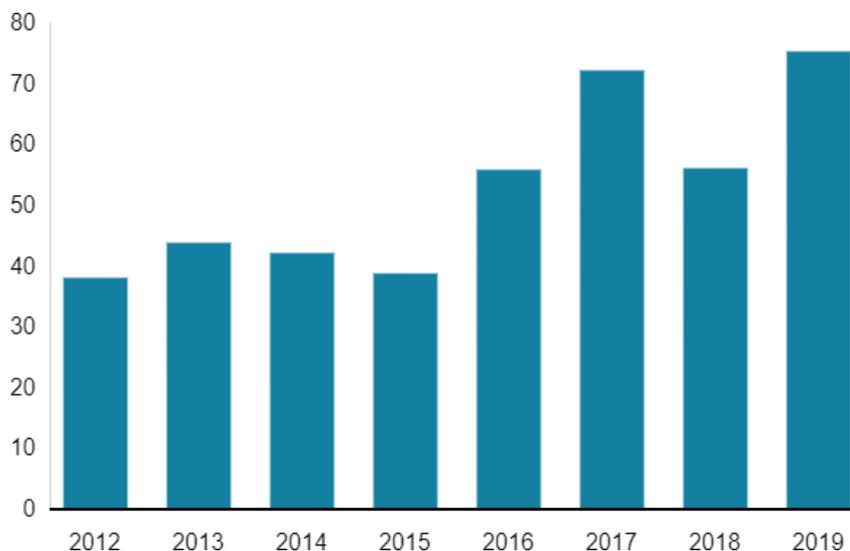


Figura 2. Precio al consumidor en México Aguacate Hass- mes de julio, en pesos. GCMA con datos PROFECO y la BBC (2019).

Según el analista este es un tema relacionado con la oferta y demanda, del cual el mercado se encarga, comenta que esto es bueno para el productor, pero malo para el cliente. Sin embargo, Anaya pronostica que para los próximos meses el precio del aguacate bajará, ya que la producción aumentará. No obstante, la proyección va más allá de factores estacionales, puesto que la demanda de Estados Unidos continuará aumentando, por consiguiente, los precios tenderán a estabilizarse a un rango un poco más elevado que los valores de referencia históricos (Barría, 2019).

CONCLUSIÓN

Con el análisis de este estudio se logró evidenciar la importancia que tienen la producción y la importación de aguacates en México, puesto que, se evidencia como uno de los principales países productores de esta fruta, esto representa para el país mexicano un factor fundamental para el desarrollo competitivo en la importación de este fruto. Razón por la que demuestra la importancia de aprovechar al máximo todos los recursos, capacidades

y habilidades que posee México para producir e importar aguacates a los diferentes países principalmente los Estados Unidos con el fin de alcanzar el máximo posicionamiento a nivel mundial.

En el desarrollo de este estudio se logró evidenciar que unos de los países potenciales de importación de aguacates mexicanos es Estados Unidos; sin embargo, es importante que México comience a emplear estrategias para exportar a nuevos mercados e ingresar a nuevos países con el fin de mantener su liderazgo ya que Estados Unidos está comenzando a negociar con países como Perú y Colombia para la importación de esta fruta.

En este orden de ideas, cabe resaltar que, aunque México es el mayor productor de aguacate con aproximadamente el 35 % de la producción total a nivel mundial; no obstante, para el año 2017 muy a pesar de que la producción se mantenía, el precio al consumidor final presentó variaciones cerca del 30 %, de acuerdo a lo reportado por el Grupo Consultor en Mercados Agrícola (GCMA) (Villamil, 2017).

Al observar todas estas situaciones se concluye que el empleo de estrategias encaminadas a fortalecer la producción e importación de aguacates en el país de México es de gran importancia ya que les permitiría la estabilidad y permanencia en cuanto al posicionamiento del mercado y competitividad a nivel mundial.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Altonivel. (1 de agosto de 2017). Por qué México necesita importar aguacates para reducir costos. *Altonivel*. Recuperado de <https://www.altonivel.com.mx/empresas/mexico-necesita-importar-aguacate-reducir-los-costos/>.
- Barría, C. (7 de agosto de 2019). Por qué se ha disparado el precio del aguacate y hasta cuándo seguirá subiendo.
- BBC News Mundo. (2019). Recuperado de <https://www.bbc.com/mundo/noticias-49209380>.

- Dulzaides, M. & Molina, A. (2004). Análisis documental y de información: dos componentes de un mismo proceso. *ACIMED*, 12(2), 1. Recuperado en 18 de mayo de 2019, de http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1024-94352004000200011&lng=es&tlng=es.
- Gómez, E. Fernando, D. Aponte, G. & Betancourt, L. (2014). Metodología para la revisión bibliográfica y la gestión de información de temas científicos, a través de su estructuración y sistematización. *Dyna*, 81(184), 158-163. Universidad Nacional de Colombia Medellín, Colombia.
- Hernández, R. Fernández, C. & Baptista, P. (2014). *Metodología de la investigación*. Sexta edición. México: McGraw-Hill.
- INFOABE. (25 de Julio de 2019). Los precios al alza del aguacate hacen que cadenas de comidas recurran a mercados internacionales. *Diario INFOABE*. Recuperado de <https://www.infobae.com/america/mexico/2019/07/25/los-precios-al-alza-del-aguacate-hacen-que-cadenas-de-comida-recurran-a-otros-mercados-que-no-sea-mexico/>.
- OMC. (14 de marzo de 2019). Comité de medidas sanitarias y fitosanitarias. Recuperado de https://www.wto.org/spanish/tratop_s/sps_s/sps_s.htm.
- Portafolio. (16 de marzo de 2017). Costa Rica y México la batalla comercial por el aguacate. *Revista Portafolio*. Recuperado de <https://www.portafolio.co/economia/la-batalla-comercial-por-el-aguacate-entre-mexico-y-costa-rica-504194>.
- Skalind, N. (1999). *Métodos de investigación*. México: Pretince Hall.
- Tamayo, M. (2007). *Diccionario de la investigación científica*. México D.F.: Limusa Noriega.
- Villamil, V. (1 de agosto de 2017). ¿México importará aguacate? *El financiero*. Recuperado de <https://www.elfinanciero.com.mx/economia/mexico-importara-aguacate>.

Cómo citar este capítulo:

Jiménez-Chávez, A., Olivero-Vega, E., Vega-Sampayo, Y. & Aycardy-Vegas, L. Mendoza Castro M (2020). Impacto de las importaciones de aguacates frescos procedentes de México. En Olivero-Vega, E., Vega-Sampayo, Y., & Jiménez-Chávez, A. (Comps.), *Impacto de la Logística e Innovación en el Comercio Internacional* (pp.181-192). Barranquilla, Colombia: Ediciones Universidad Simón Bolívar.

Impacto de las empresas emprendedoras del sector industrial en la economía del departamento del Atlántico durante el período 2016 al 2018

Édgar Méndez-Palomino, Isaac Ibáñez-Díaz, Enohemit Olivero-Vega, Yolanda Vega-Sampayo

RESUMEN

El presente capítulo pretende analizar el crecimiento de las empresas emprendedoras del sector industrial en la economía del departamento del Atlántico durante el período 2016 al 2018; para llevar a cabo el siguiente estudio, se utilizó el enfoque de investigación cuantitativo, con el diseño de investigación transversal, así como la aplicación del método descriptivo y la técnica de investigación fue analítica documental. Teniendo como resultados la importancia que representa la generación del emprendimiento en los sectores social, político y económico del país, por lo que se puede disminuir la pobreza a través de la generación de empleo; por último, se logró evidenciar la fortaleza que representa el desarrollo de emprendimiento para el sector industrial, además de colocar al país en los primeros lugares a nivel mundial como uno de los países más emprendedores del planeta.

Palabras Clave: emprendimiento, sector industrial, economía.

ABSTRACT

This chapter intends to analyze the growth of the entrepreneurial companies of the industrial sector in the economy of the department of the Atlantic during the period 2016 to 2018, to carry out the following study, the quantitative research approach was used, with the design of transversal research, as well as the application of the descriptive method and the research technique was documentary analytics. Having as results the importance of the generation of entrepreneurship in the social, political and economic sectors of the country, so that poverty can be reduced through the generation of employment; Finally, it was possible to demonstrate the strength of entrepreneurship development for the industrial sector, in addition to placing the country in the first places worldwide as one of the most entrepreneurial countries on the planet.

Keywords: entrepreneurship, industrial sector, economy.

INTRODUCCIÓN

Actualmente, el emprendimiento se ha convertido en una herramienta muy útil tanto para empresas, como para los gobiernos y obviamente para personas con ideas innovadoras, las cuales se enfrentan a todo tipo de circunstancias y posibilidades para lograr el éxito, con el fin de cumplir sus proyectos y poner en marcha sus ideas, incluso ante predicciones negativas, esto con el fin de agregar valor a sus productos, mejorar los productos que ya existen o en el caso de los innovadores, crear nuevas ideas de negocios los cuales puedan satisfacer una necesidad en el mercado la cual estaba siendo ignorada por las demás.

Al conocer las ventajas que otorga el buen uso de esta herramienta, hoy en día en Colombia se promueven y en muchos casos se financian las ideas y proyectos más interesantes para que puedan ser llevados a cabo. Asimismo, en el departamento del Atlántico muchas de las empresas más sobresalientes del sector industrial trabajan arduamente bajo esta dirección, con el fin de alcanzar metas de crecimiento cada vez mayores y su fortalecimiento.

Por esta razón este hábito de emprender ha logrado que el departamento del Atlántico se reconozca actualmente como uno de los más competitivos del país, atrayendo la atención de importantes inversionistas tanto a nivel nacional como internacional, esto es en pro de seguir vigorizando más la economía del departamento y generando grandes planes y proyectos a futuro, los cuales abrirán las puertas a la creación de nuevas empresas, proyectos, reducción de la tasa de desempleo, índice de seguridad, entre otros beneficios, tanto a mediano como largo plazo.

Desde esta perspectiva, el emprendimiento es un fenómeno mundial que se ha ido imponiendo cada vez más en el desarrollo de las organizaciones, tanto así, que en la actualidad se hace indispensable para los empresarios y

empresas que desean permanecer en el mercado. En este sentido, el hecho de emprender es una actividad compleja, enmarcada en las oportunidades; sin embargo, implica fracasos y riesgos (*El Espectador*, 2017).

Según el informe reportado por el Global Entrepreneurship Monitor (GEM) 2018 señala que los niveles de actividad empresarial temprana (TEA) para estos años se presentaron estables, prevaleciendo la creación de empresas a través de la identificación de oportunidades, no obstante, se pudo identificar una disminución de suma importancia en relación con las expectativas de generación de empleo en todos los niveles de desarrollo socioeconómico (GEM, 2018).

Partiendo de lo expuesto anteriormente, cabe resaltar que el emprendimiento se ha convertido en el término más popular de Colombia, en el cual emerge una nueva cultura empresarial enfocada en los productos tecnológicos y con mayor valor agregado. En este sentido, el país ha vivido una verdadera revolución tecnológica en los últimos años, que va desde el incremento de la conectividad a internet, que pasó de 200 municipios a 1.078 del 2015 al 2018, hasta la creación de aplicaciones tecnológicas que resuelven los problemas reales de la sociedad (Otero, 2016).

Para Otero (2016), el comportamiento del sector industrial en los últimos años se ha presentado en niveles bajos, debido principalmente a la devaluación del peso colombiano, la apertura económica y la falta de una política industrial. El autor estima que se pueden distinguir dos períodos: entre 2005 a 2007, caracterizado por el *boom* de todos los *commodities* (todo tipo de productos y/o servicios con valor en el mercado) y una industria con tasas de crecimiento altas, y entre 2008 a 2015, en el que comenzó el declive del sector.

Pero incluso así en Colombia las empresas del sector industrial tienen un aporte significativo a la economía del país. El optimismo se distingue a partir de 2016, ya que el crecimiento de la industria estuvo un el 5,3 %, mientras el PIB nacional llegó a 2,5 %.

En este orden de ideas, es mayor el interés de los entes gubernamentales del país para fortalecer el emprendimiento de alto impacto en Colombia, y es que desde hace unos años se empezó a resaltar el papel del emprendedor colombiano, por el impacto que tiene en la economía, su rendimiento en el sector económico, en la elaboración de nuevos empleos, en la generación de innovación y en la creación de nuevas formas de negocio en el país. En este sentido se busca que los modelos de negocios tengan un valor considerable en la economía del país, dado a que se basan en la innovación tecnológica y responden a las oportunidades del mercado.

Recientemente el Global Entrepreneurship Monitor, GEM, desarrollo un informe sobre la actividad empresarial en 2017 en el cual se abarcaron temas importantes sobre el emprendimiento en Colombia (GEM, 2018). De igual forma cabe destacar que la GEM es la organización más grande en temas de monitoreo e investigación en emprendimiento a nivel global, que investiga la relación entre la actividad emprendedora y el crecimiento económico de los países. En Colombia se estudiaron los resultados del país en relación con la incrementación de la actividad emprendedora, para esta investigación se tomaron como fuente de datos primarios la apreciación del ciudadano entre los 18 y 64 años de edad; sea este emprendedor o no (Giraldo, 2019).

Igualmente, con el informe se consolidaron varias conclusiones que muestran que la GEM Colombia encontró un contexto institucional aún en formación de consolidación para el emprendimiento y desarrollo de la actividad emprendedora, con relación a la contemplación de la dinámica empresarial. Además, de los resultados sobresalen que las percepciones

del empresario y del emprendimiento representan una opción de carrera sobresaliente que se ha ido consolidando con mayor fuerza, entretanto la cobertura de los medios de comunicación sobre noticias donde se expongan recientes emprendedores ha disminuido, frente a esto se evidencia la prueba existente de una cultura emprendedora que cada vez más se está fortaleciendo (Giraldo, 2019).

Entrando en el contexto panorámico del sector industrial, se analiza que para el año 2017 la producción industrial colombiana bajó en un 0,6 %; el DANE (2019) informa que la tendencia del decrecimiento en la producción industrial durante el 2017 se debió a la desaceleración en la producción de prendas y la fabricación de bebidas, cabe mencionar que, en 2016 la producción real de la industria manufacturera presentó un aumento del 3,7 % de acuerdo con los datos reportados por el DANE y expuestos en la revista económica *Dinero* (Dinero, 2016).

Según el reporte del DANE (2019), se evidenció que las industrias que condujeron negativamente el porcentaje total de la producción fabril en Colombia fueron la de confección de prendas de vestir, que registró una declinación del 8,6 %, la fabricación de bebidas con una caída total de 4,5 % y la de productos minerales no metálicos, que al final del 2017 presentó un descenso de 3,7 %.

Para el profesor Fernando Pereira, docente del Departamento de Gestión de las organizaciones, el GEM es la mayor fuente para la administración del Gobierno, debido a que podrá contar con una línea de base para los inicios de programas de apoyo de su interés en su plan de gobierno, en este caso el emprendimiento (Giraldo, 2019).

Por otro lado, en una Encuesta Mensual Manufacturera del DANE se indica que entre enero y julio del 2018 la producción industrial creció 2,7 %, cuando

año atrás aumentó el 0,1 %. Tras una caída de 0,6 % en 2017, la industria se recupera y prevé un mejor comportamiento el próximo trimestre. Si bien el crecimiento no fue tan similar respecto a otros años y solo 29 de las 39 actividades industriales evidenciaron variaciones en la producción real, afirma Lozano (2018), que el sector industrial esta pronto a pasar por un buen momento (Diario *El espectador*, 2018).

Por su parte, el (UCI) índice de Utilización de la Capacidad Instalada, que en acuerdo con la Encuesta de Opinión Industrial Conjunta (EOC), se situó en julio en 81,2 % lo que ubicó el promedio del 2018 en 79 % y 3,9 puntos porcentuales por arriba del que se mostró en la misma fecha del 2017 cuando llegó a 75,1 % y 2,7 puntos porcentuales (Diario *El espectador*, 2018) (Ver Figura 1).

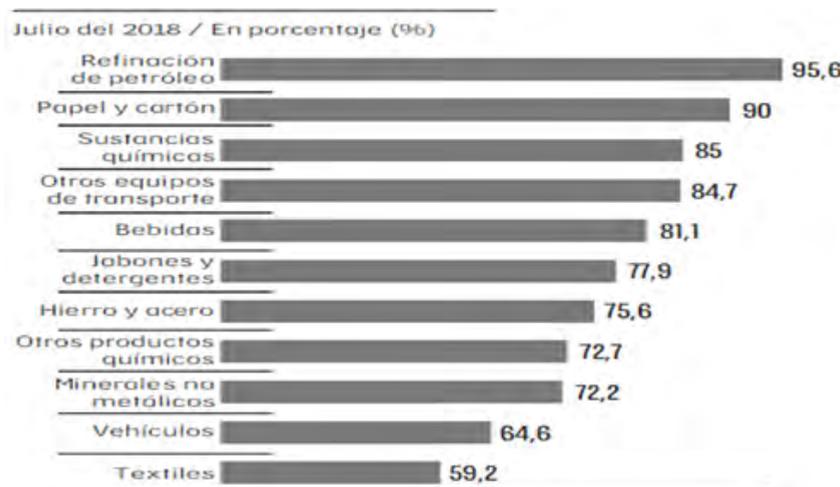


Figura 1. Uso de la capacidad instalada en porcentajes. Diario *El Espectador*, 2018.

Si bien es cierto que es la refinación de petróleo con 95,6 % la que impulsa la UCI, de igual manera crecen cerca del promedio, la química básica, con un 85 %; el papel cartón y sus productos derivados con un 90 % y en este mismo contexto con el 81,1 % las bebidas. En los primeros 7 meses del año

2017, las ventas al exterior (exportaciones) del país aumentaron un 14,9 % y las del sector industrial un 9,7 % lo que señala que la actividad también ha necesitado crecer sus niveles de utilidad en la capacidad instalada por efectos no solo provenientes de la demanda interna, sino también por la demanda externa (Diario *El Espectador*, 2018) (Ver la siguiente Figura).

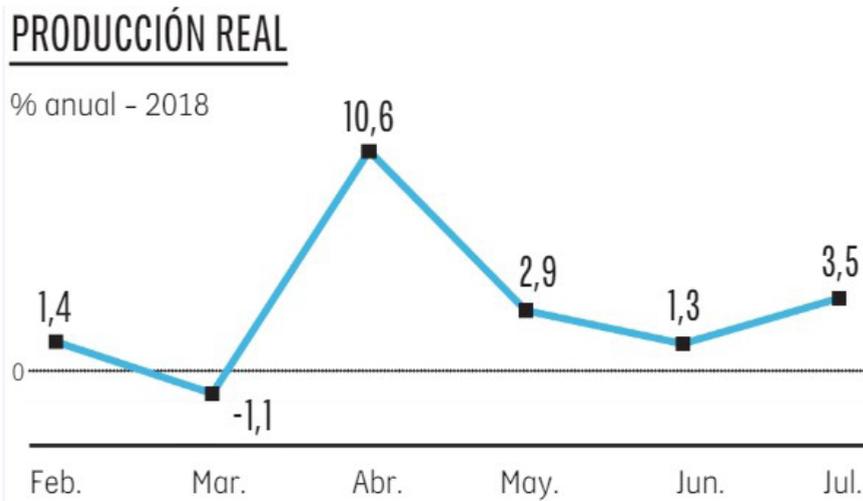


Figura 2. Producción real del sector industrial
Diario *El Espectador*, 2018

Desde esta perspectiva se analiza el avance que ha tenido la región Caribe colombiana, al reportar altos porcentajes en actividad emprendedora de alto impacto, logrando realizar sus actividades sociales por fuera de las fronteras internacionales. En este sentido, la región ha visto emerger grandes empresas con reconocimiento internacional como Sempertex, fundada por Emil Loewy, el caso de Procaps, organización liderada por un visionario como Rubén Minsky; Muebles JAMAR, fundada Jaime Naimark, liderada por Max Naimark; Litoplas, Promigas, entre muchas otras más, que hoy, en el mercado colombiano y latinoamericano, se han convertido en modelo a seguir para otros (Suárez, 2016).

De acuerdo, al estudio de la GEM Colombia (2018), más del 86 % de la población adulta colombiana entre los 18 y 64 años, tienen en mente la iniciación de una empresa como una perspectiva de vida, a esto se le suma que entre el 46 % y el 66 % de los colombianos tienen en sus planes a mediano plazo la creación de una empresa.

En Barranquilla, según el artículo “Emprendedores de Barranquilla miran al exterior” de la Revista *Dinero* (2018), existe un ecosistema de emprendimiento, que ha ido en un aumento exponencial, no solo en medida de actores que la conforman, sino también, en el desarrollo individual de cada uno de los proyectos. Datos y estadísticas de la Cámara de Comercio de Barranquilla señalan que la estructura del ecosistema en la ciudad está conformada por 28 entidades en las que apoyan el emprendimiento desde la creación de la idea hasta la ideación de procesos de aceleración.

Desde este enfoque se destaca la labor desarrollada por MacondoLab, aceleradora de la Universidad Simón Bolívar la cual fue reconocida en el 2018 por ser considerada Top Challenger-América Latina por parte de la firma de investigación y asesoría UBI Global, con sede en Suecia. Respecto al tema de infraestructura y programas de enriquecimiento a los emprendedores, se iniciaron en el año 2018 proyectos como un nuevo centro de emprendimiento e innovación, el cual sigue activo en la actualidad por parte de la Universidad de la Costa, la cual fue catalogada en 2017 como la segunda Universidad con mayor nivel de desarrollo en tecnología e innovación de la región (*Dinero*, 2018).

METODOLOGÍA

El método abordado en esta investigación fue bajo el enfoque cuantitativo, ya que este enfoque tiene como propósito principal la obtención de respuestas de una población a preguntas concretas; asimismo, se centra en el análisis numérico y estadístico, enfocado en estudios probabilísticos

y la forma particular de analizar cada situación. En este sentido, Tamayo (2007) afirma que el método cuantitativo radica en el contraste de teorías ya existentes a partir de unas hipótesis surgidas de esta, para ello es necesario obtener una muestra, ya sea en forma aleatoria o discriminada, pero que sea representativa de una población objeto de investigación.

Para llevar a cabo el desarrollo de este trabajo, se utilizó el tipo de investigación descriptivo, debido a que este tipo de estudio se centra en la descripción detallada del comportamiento del fenómeno objeto de análisis. En este orden de ideas, Skalind (1999) comenta que esta investigación tiene como objetivo principal analizar las características esenciales de un fenómeno existente.

El diseño de investigación abordado en este trabajo residió en una revisión documental para obtener la información necesaria que involucra esta investigación, de igual forma, representó el factor clave para llevar a cabo el proceso del estudio, teniendo en cuenta y garantizando que la obtención de los datos y que a su vez sea de gran relevancia para el mismo. Por tanto, se analizó que la revisión documental incluye la descripción precisa de la temática que se está investigando, además, este procedimiento implica la determinación significativa del estudio, con el firme propósito de poder garantizar la originalidad de la investigación (Gómez, Fernando, Aponte & Betancourt, 2014).

Respecto a la población, esta es la representación del conjunto de casos, definido, limitado y accesible, constituido como el punto referencial para la selección de la muestra, a su vez debe cumplir con una serie de criterios determinados. Al respecto, Tamayo (2007) indica que la población es el total de un fenómeno a estudiar, además involucra la totalidad de unidades de análisis que componen este fenómeno, también representa la totalidad del objeto que hace parte de una investigación. Para este estudio, la población

que se abordó fueron bases de datos científicas y categorizadas que permitieron el suministro de la información, así como páginas web confiables que contenían datos acordes relacionados con el tema a investigar.

Por último, la técnica que se empleó para el desarrollo de este trabajo, se fundamentó en el análisis documental, consentido por las operaciones intelectuales, que permitieron describir y representar la documentación de forma sistemática. Asimismo, se logró la comprensión, el procesamiento y análisis que involucra la descripción detallada de las distintas fuentes de información que se consultaron (Dulzaide & Molina, 2004). Para ello se recurrió a fuentes primarias y secundarias, que permitieron la realización de la revisión de artículos en bases de datos confiables, al igual que revistas, libros digitales y físicos, entre otros.

RESULTADOS

El sector industrial es uno de los más representativos en Colombia especialmente en el departamento del Atlántico, no obstante, para el año 2017 registró un decrecimiento de los porcentajes en los sectores de la construcción con 9,5 % y la industria con 7,5 %, asimismo, el Producto Interno Bruto (PIB) del Atlántico presentó una contracción de 0,6 % en ese mismo año, de acuerdo con el reporte preliminar del (DANE) Departamento Administrativo Nacional de Estadística (Diario *El Heraldo*, 2018).

En este orden de ideas, el Atlántico se situó como el único departamento de la Costa Caribe que obtuvo una variación negativa del PIB durante el 2017 y ubicándose en un nivel similar al departamento de Casanare con -0,6 y Putumayo con -0,7 % (Diario *El Heraldo*, 2018) (Ver figura 3).

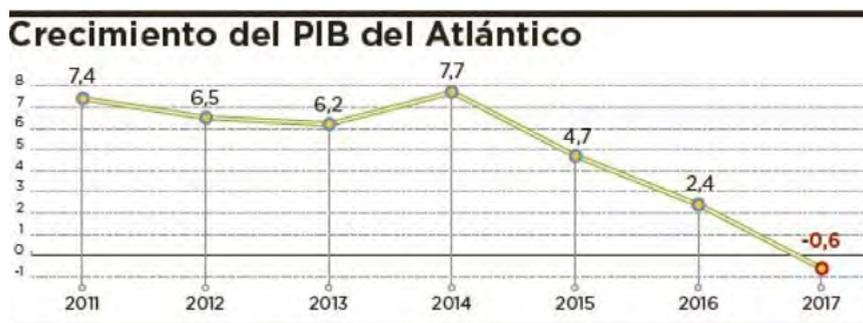


Figura 3. Crecimiento del PIB en el departamento del Atlántico en el 2017.
Diario *El Herald*, 2018, p.1

Con lo expuesto en la Figura anterior el profesor de la Universidad del Norte, Jorge Quintero, indica que precisamente la industria manufacturera y la construcción son los dos sectores más importantes para la economía del departamento. También comenta que durante los últimos años desde el 2012, la industria ha presentado en el Atlántico cifras positivas de crecimiento, sin embargo, en el 2017 se vio afectada debido a las caídas en la fabricación de productos metalúrgicos con porcentajes de 11,9 % y la transformación de productos de madera con 12,5 % (Diario *El Herald*, 2018).

Por otro lado, durante el año 2018 se analiza un cambio en comparación al año anterior, al observar los resultados obtenidos por los principales indicadores económicos y sociales del departamento del Atlántico, encontramos que durante el año 2018 se presentó un desempeño muy positivo y favorable, esto gracias a los importantes proyectos que se llevaron a cabo en materia de inversión productiva, el apoyo a los emprendedores y negocios de diferentes ámbitos que se han venido desarrollando en el departamento, los cuales han reflejado un cambio positivo y representativo a la dinámica económica, lo que se puede observar en la siguiente Figura (Cámara Comercio Barranquilla, 2019).

Barranquilla es la única ciudad que cerró el año con la confianza en terreno positivo.



Figura 4. Desempeño en indicadores económicos y sociales del departamento de Atlántico. Fedesarrollo, CCB. Elaboración Fundesarrollo, 2018, p.15

De igual forma, cabe resaltar que el departamento del Atlántico sigue mostrándose como un sector en crecimiento que continúa atrayendo la confianza de importantes inversionistas y emprendedores de múltiples campos de los negocios de todas partes del país y el mundo, de ahí que sea reconocida como una de las principales capitales de Colombia más atractivas para la realización de proyectos productivos en los distintos ámbitos de la economía, y que presente excelentes expectativas de crecimiento a futuro, como indicó Vengoechea Devis, Presidenta ejecutiva de la Cámara de Comercio de Barranquilla (Ver Figura 5) (*El Universal*, 2018).

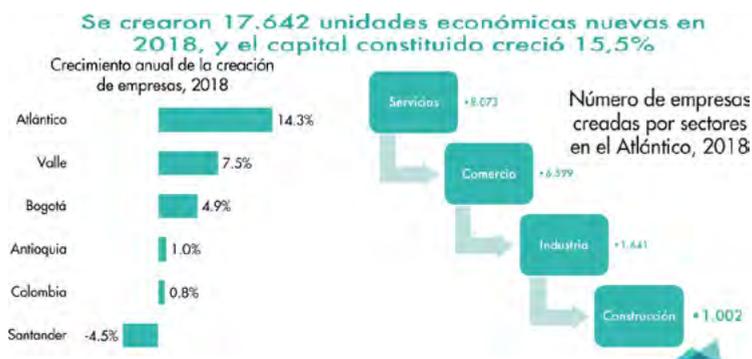


Figura 5. Crecimiento anual de la creación de empresas y número de empresas creadas por sectores en el Atlántico. Confecámaras, CCB, Elaboración Fundesarrollo, 2018.

Las cifras otorgadas por la Cámara de Comercio de Barranquilla muestran que haciendo una comparación del número de empresas nuevas o creadas en 2018 versus 2017, dan como resultado que hubo un incremento muy significativo del 14,3 %, dando una suma de 17.642 nuevas unidades económicas, en comparación al año 2017 cuya cifra ascendió a 15.430 unidades económicas. Este aumento en el número de empresas creadas supera ampliamente los resultados obtenidos en el mismo período por Bogotá (4,9 %), Antioquia (1 %), Valle (7,5 %), Santander (-4,5 %) y el crecimiento total del país que solo alcanzó el 0,8 % (Cámara Comercio Barranquilla, 2019).

Al analizar las exportaciones de Colombia y especialmente las del Atlántico, se evidencia que entre enero y noviembre del período 2017-2018 las exportaciones se incrementaron un 11 % a nivel nacional, mientras que el departamento del Atlántico el incremento fue del 3 %, asimismo, el principal destino de las exportaciones en ambos casos sigue siendo nuestro principal socio económico, Estados Unidos (Observar la siguiente Figura).



Figura 6. Principales Exportaciones de Colombia y el Atlántico. Confecamaras, CCB, Elaboración Fundesarrollo, 2018, p.18

Al realizar un análisis de las empresas ubicadas en la región Caribe, nos encontramos que entre las empresas que lideran la lista y sobresalen en la región Caribe se encuentran, Avianca, Reficar, y Cementos Argos, las cuales lideran los ingresos operacionales. Así mismo, las cifras para estas tres

empresas fueron: \$13 billones para Avianca; \$9,15 billones para la Refinería cartagenera Reficar; y 8,53 billones para la Cementera Argos. En esta misma línea continúa encabezando el cuarto lugar Olímpica, la cual registra ingresos operacionales por \$5,71 billones, y se destaca ampliamente en el sector comercial, finalmente en el quinto lugar de la lista de las empresas más sobresalientes y con los más altos ingresos operacionales de la región Caribe, se ubica el Grupo Prodeco, con \$3,52 billones (observar la siguiente Figura) (*La República*, 2018).



Figura 7. Balance Económico Regional
Diario *La República*, 2018, p.1

CONCLUSIÓN

Con el desarrollo de esta investigación, cabe destacar la importancia del emprendimiento en Colombia, debido a que gracias a ella se radican las capacidades que tienen las empresas para generar empleo y ser un impulsador para la economía colombiana. Evidencia de esto es que el 80 % de

los nuevos empleos en Colombia son generados por el 10 % de los nuevos modelos y proyectos de emprendimiento.

Con la elaboración de esta investigación analizamos que la coyuntura, social, política y económica del país son clave para la generación del emprendimiento y por consiguiente financiación, en muchos casos, de nuevos proyectos emprendedores empresariales de alto impacto; es necesario mirar también otros factores que intervienen en el panorama, por los cuales ha atravesado el país; por un lado el precio del dólar que alcanzo cifras *record* en 2017 llegando a costar 3.000 COP; por otro lado, la tendencia de crecimiento económico del país ha bajado de 2,6 % a 2,3 %, según datos del Fondo Monetario Internacional.

Acorde con lo analizado, respecto al panorama, el emprendimiento empresarial está emergiendo como la bandera para sacar adelante la economía del país, debido a su continuo impacto, después de todo, Colombia es el 4to país más innovador del mundo según el FMI; sin embargo, sin dejar de lado las cifras de inconformidad, se estima que cerca del 50 % de los nuevos proyectos emprendedores son informales, y la fundamental causa es el descuido e ignorancia de los conductos jurídicos que deben seguir los empresarios, seguida de poca gerencia contable y administrativa al interior de las organizaciones, no por nada se estima que cerca del 80 % de las empresas quiebran antes de los 5 años y tan solo un 10 % sobrepasan los 10 años.

Una poca y reducida demanda junto con la desconfianza del sector industrial encaminaron el año 2017, de acuerdo a lo anterior, las ventas como el empleo que produce el sector se mostraron fuertemente afectadas.

La baja producción que se dio en las ventas, fue ocasionada por múltiples factores, uno de ellos el incremento del IVA del 16 % al 19 %, las cuales repercutieron en costos y valores de producción al sector industrial.

Con base en la información encontrada en las fuentes consultadas, presentados en los resultados por el DANE en 2019, los cuales evidenciaron un desplazamiento negativo de -0,6 en la actividad industrial colombiana, revelando así, que la industria colombiana pasó en 2017 por una alarmante crisis.

Asimismo, el reporte evidenciado en los resultados revelados por el DANE muestra un desplazamiento negativo de -0,6 en la actividad industrial colombiana, revelando así, que la industria colombiana pasó en 2017 por una alarmante crisis.

Pasando al siguiente año de estudio 2018 el Departamento Administrativo Nacional de Estadística reportó mejoras muy significativas en el sector industrial, el registro de producción industrial durante los primeros dos meses del año tuvo una recuperación, mostrando mejorías en un 0,3 %. Esta es una cifra superior a la reportada entre enero y febrero del 2017, cuando el sector industrial solo logró niveles del -3,5 %. Con estos resultados se puede evidenciar una mejora en el sector productivo de la industria, en este mismo sentido cabe decir que 3 de 4 sectores registraron variaciones positivas.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

CCB. (2019). *Economía del Atlántico en 2018 mostró indicadores positivos, respecto a la economía nacional*. Tomado el 16 de mayo de <http://www.camarabaq.org.co/economia-del-atlantico-en-2018-mostro-indicadores-positivos-respecto-a-la-economia-nacional/>.

- DANE. (2019). *Índice de producción industrial*. Recuperado el 17 de mayo 2019 de <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/industria/indice-de-produccion-industrial-ipi>.
- Dinero. (2018). Emprendedores de Barranquilla miran al exterior. Tomado el 10 de noviembre de <https://www.dinero.com/edicion-impresa/negocios/articulo/caso-de-exito-de-emprendedores-de-barranquilla/262986>
- Dulzaides, M. & Molina, A. (2004). Análisis documental y de información: dos componentes de un mismo proceso. *ACIMED*, 12(2), 1. Recuperado en 18 de mayo de 2019, de http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1024-94352004000200011&lng=es&tlng=es.
- El Espectador. (2017). Inicio, nudo y desenlace: historias de emprendimiento en Colombia. Tomado el 09 de mayo de <https://www.elespectador.com/tecnologia/inicio-nudo-y-desenlace-historias-de-emprendimiento-en-colombia-articulo-698980>.
- El Espectador. (2017). Estudio revela los obstáculos que enfrentan los emprendedores en Colombia. Recuperado el 17 mayo 2019 de <https://www.elespectador.com/economia/estudio-revela-los-obstaculos-que-enfrentan-los-emprendedores-en-colombia-articulo-722001>.
- El Heraldó. (2018). PIB del Atlántico cae 0,6 % por bajón de industria y construcción. Recuperado el 18 de mayo de 2019 de <https://www.elheraldo.co/economia/pib-del-atlantico-cae-06-por-bajon-de-industria-y-construccion-512998>.
- GEM, Colombia. (2018). En el mundo, la identificación de nuevas oportunidades es la principal fuerza que impulsa a los empresarios, pero las expectativas de creación de empleo no son tan altas como se desea. Recuperado el 17 de mayo 2019 de: <https://gemcolombia.org/en-el-mundo-la-identificacion-de-nuevas-oportunidades-es-la-principal-fuerza-que-impulsa-a-los-empresarios-pero-las-expectativas-de-creacion-de-empleo-no-son-tan-altas-como-se-desea/>.
- Giraldo, J. (2019). *Los tres factores que aumentan el fracaso de los emprendedores en Colombia*. Recuperado el 17 de mayo 2019 de: <https://www.larepublica.co/alta-gerencia/los-tres-factores-que-aumentan-el-fracaso-de-los-emprendedores-en-colombia-2846985>.
- Gómez, E. Fernando, D., Aponte, G. & Betancourt, L. (2014). Metodología para la revisión bibliográfica y la gestión de información de temas científicos, a través de su estructuración y sistematización. *Dyna*, 81(184), 158-163. Universidad Nacional de Colombia Medellín, Colombia.

- Grasso J. (2013). La importancia del emprendimiento. *Finanzas digital*. Recuperado el 1 de marzo de 2019, de <http://www.finanzasdigital.com/2013/11/importancia-del-emprendimiento/>.
- La República. (2018). Avianca, Reficar y Cementos Argos vuelven a puntear en la región Caribe. Tomado el 16 de mayo de <https://www.larepublica.co/especiales/las-empresas-mas-grandes-de-2017/avianca-reficar-y-cementos-argos-vuelven-a-puntear-en-la-region-caribe-2727863>.
- Lozano, R. (2018). *Tras Bache ya van a todo vapor varias industrias en el país*. Recuperado el 17 de mayo 2019 de <https://www.eltiempo.com/economia/empresas/comportamiento-de-la-produccion-industrial-en-colombia-en-2018-274214>.
- Salinas, F., & Osorio, L. (2012). Emprendimiento y Economía Social, oportunidades y efectos en una sociedad en transformación. *CIRIEC-España, Revista de Economía Pública, Social y Cooperativa*, (75), 128-151.
- Suárez, A. (2016). *Barranquilla Ciudad de emprendedores*. Recuperado en 17 de mayo 2019 de <https://www.elheraldo.co/economia/barranquilla-ciudad-de-emprendedores-258266>.
- Skalind, N. (1999). *Métodos de investigación*. México: Pretince Hall.
- Tamayo, M. (2007). *Diccionario de la investigación científica*. México D.F.: Limusa Noriega.

Cómo citar este capítulo:

Méndez-Palomino, É., Ibáñez-Díaz, I., Olivero-Vega, E. & Vega-Sampayo, Y. (2020). Impacto de las empresas emprendedoras del sector industrial en la economía del departamento del Atlántico durante el período 2016 al 2018. En Olivero-Vega, E., Vega-Sampayo, Y., & Jiménez-Chávez, A. (Comps.), *Impacto de la Logística e Innovación en el Comercio Internacional* (pp.193-210). Barranquilla, Colombia: Ediciones Universidad Simón Bolívar.

Acerca de los autores

ENOHEMIT OLIVERO-VEGA

Doctorante en Administración Gerencial. Msc en Administración de Empresas e Innovación, Administradora de Empresas. Coordinadora Pedagógica Programa Ondas Atlántico. Profesora investigadora de la Universidad Simón Bolívar, Barranquilla. Colombia. Teléfono: +573145674377 Email: eolivero@unisimonbolivar.edu.co - <http://orcid.org/0000-0002-3146-4620>.

YOLANDA VEGA-SAMPAYO

Magíster en Administración de Empresas e Innovación, Administradora de Empresa, Universidad Simón Bolívar. Profesional de seguimiento a los asesores pedagógicos de Investigación Programa Ondas Atlántico. Grupo de investigación Bio-Organizaciones. Teléfono: +573007726130, Email: yvega11@unisimonbolivar.edu.co - <https://orcid.org/0000-0002-4622-7257>

VILTON JOHAN ÁVILA-VERGARA

Ingeniero de Sistemas, Universidad de la Costa. Asesor Pedagógico de investigación Programa Ondas Atlántico, Barranquilla-Colombia. Teléfono: +57300 6131216, Email: johavila@gmail.com.

LUIS MANUEL AYCARDY-VEGAS

Contador Público, Egresado de la Universidad Tecnológica de Cartagena-Colombia. Teléfono: +573218059358, Email: aycardy@hotmail.com.

ANGÉLICA JIMÉNEZ-CHÁVEZ

Magíster en Internacionalización Universitat de Barcelona, Profesional en Negocios y Finanzas Internacionales, Universidad Autónoma. Profesora Investigadora, Facultad de Administración y Negocios, Universidad Simón Bolívar, Barranquilla-Colombia. Grupo de investigación Pensamiento Contable y Gestión Internacional. Teléfono: +573043656277, Email: ajimenez74@unisimonbolivar.edu.co. [Orcid.org/0000-0002-8729-2346](http://orcid.org/0000-0002-8729-2346).

PABLA PERALTA-MIRANDA

PhD. en *Marketing* Atlantic International University, Profesora investigadora Universidad Simón Bolívar Barranquilla-Colombia. Grupo de investigación Gestión Organizacional. Teléfono: +573017684604, Email: pperalta@unisimonbolivar.edu.co.

MARTHA LUCÍA MENDOZA CASTRO

Administradora de Empresas, Doctora en Ciencias Gerenciales, Magíster en Gerencia de proyectos de investigación, desarrollo e innovación. Docente investigador de la Fundación Universitaria del Areandina sede Valledupar. Docente investigador de la Universidad Popular del Cesar, correo: mmendoza27@areandina.edu.co.

CATALINA MEZA-ROMERO

Estudiante del Programa Comercio y Negocios Internacionales. Universidad Simón Bolívar, Barranquilla-Colombia. Teléfono: +573016881449, Email: catalinaof03@gmail.com.

VALERIA CUVIDES-LÓPEZ

Estudiante del Programa Comercio y Negocios Internacionales. Universidad Simón Bolívar, Barranquilla-Colombia. Teléfono: +573012218343, Email: socadellevaleriacuvides@gmail.com.

RODRIGO RESTREPO-MEJÍA

Estudiante del Programa Comercio y Negocios Internacionales. Universidad Simón Bolívar, Barranquilla-Colombia. Teléfono: +573144398007, Email: rodrigorestrepo99@gmail.com.

ERICK CHARRIS-PAREJO

Estudiante del Programa Comercio y Negocios Internacionales. Universidad Simón Bolívar, Barranquilla-Colombia. Teléfono: +573013265874, Email: echarris15@gmail.com.

EDGAR MÉNDEZ-PALOMINO

Estudiante del Programa Comercio y Negocios Internacionales. Universidad Simón Bolívar, Barranquilla-Colombia. Email: edgardmendez@outlook.com.

ISAAC IBÁÑEZ-DÍAZ

Estudiante del Programa Comercio y Negocios Internacionales. Universidad Simón Bolívar, Barranquilla-Colombia. Teléfono: +573012556897, Email: ibanez1045@gmail.com.

ZORY ESTEFANY VALLEJO-GÓMEZ

Estudiante del Programa Comercio y Negocios Internacionales. Universidad Simón Bolívar, Barranquilla-Colombia. Email: vallejo_gomez123@hotmail.com.

PAULA ANDREA RUIZ-VALLEJO

Estudiante del Programa Comercio y Negocios Internacionales. Universidad Simón Bolívar, Barranquilla-Colombia.

ADRIANA GUTIÉRREZ-MENDOZA

Estudiante del Programa Comercio y Negocios Internacionales. Universidad Simón Bolívar, Barranquilla-Colombia. Teléfono: +573013265874, Email: echarris15@gmail.com.

MARIO SUÁREZ-CASTRO

Estudiante del Programa Comercio y Negocios Internacionales. Universidad Simón Bolívar, Barranquilla-Colombia. Teléfono: +573113929737, Email: mario.suarez1@unisimon.edu.co.