

BENEFICIOS DEL CANAL INTEROCEANICO PARA COLOMBIA Y CHINA

SANDRA MARCELA ALVAREZ CORTINA

*JAIRO MIGUEL MUÑOZ

UNIVERSIDAD TECNOLOGICA DE BOLIVAR
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS Y ADMINISTRATIVAS
MINOR EN NEGOCIOS INTERNACIONALES
Cartagena de Indias, Colombia 2012

TABLA DE CONTENIDO

	Pág.
INTRODUCCION.....	5
1. MARCO TEORICO Y CONCEPTUAL.....	6
1.1. CANAL DE PANAMA: ventajas y desventajas.....	7
1.2 .Infraestructura Colombiana.....	8
2. DESARROLLO DEL TEMA.....	10
2.1. Relación entre Colombia y China.....	10
2.1.1. Acuerdos comerciales de Colombia con China.....	11
2.2 Balanza comercial Colombia – China.....	12
2.2.1. Importaciones de Colombia desde China.....	14
2.2.2 Exportaciones de Colombia hacia China.....	16
2.3 Colombia y el canal interoceánico.....	18
2.3.1 Ventajas del canal interoceánico.....	19
2.3.2. Beneficios del canal interoceánico en infraestructura logística y economía para Colombia y China.....	20
3. CONCLUSIONES.....	23
BIBLIOGRAFIA.....	24

RESUMEN

El presente artículo ofrece una amplia revisión de los beneficios que tiene para Colombia y China la construcción de un canal interoceánico en Colombia basado en fuentes estadísticas y referencias bibliográficas, también analizando las características de las relaciones comerciales bilaterales, lo cual muestra que, si bien China es un valioso proveedor de mercancías para Colombia, las exportaciones hacia ese país aún se encuentran por debajo de su potencial, y se genera un déficit comercial enorme. También muestra que las exportaciones colombianas hacia China se hallan concentradas en unos pocos productos y que dado el tamaño y potencialidad de esta economía, se vería un aumento en la economía Colombiana gracias a la implementación del canal interoceánico. deberían comenzar negociaciones comerciales que busquen la firma de un acuerdo de libre comercio que permita incrementar el comercio entre ambos países.

PALABRAS CLAVES: canal interoceánico, exportaciones, economía, comercio bilateral y déficit.

ABSTRACT

This article provides a comprehensive review of the benefits it has for Colombia and China to build a interoceanic canal in Colombia based on statistical sources and references, also analyzing the characteristics of bilateral trade relations, This shows that while China is an important supplier of goods to Colombia, exports to that country are still below their potential, and generates a huge trade deficit. It also shows that Colombian exports to China are concentrated in a few products and, given the size and potential of this economy, would see a rise in the Colombian economy by implementing the interoceanic canal. Trade negotiations should start looking for the signing of a free trade agreement so as to increase trade between the two countries.

KEYWORDS: interoceanic canal, exports, economy, bilateral trade and deficit.

INTRODUCCION

Colombia es un país que tiene una posición geográfica privilegiada ya que está en una esquina y tiene ambos océanos, lo que le da la ventaja para construir puertos modernos y unirlos por ferrocarril, sin embargo lastimosamente es uno de los países con mayor rezago en cuanto a infraestructura logística en Latinoamérica. En la búsqueda por mejorar la logística Colombiana, se presenta un proyecto, más conocido como tren interoceánico, el cual es la propuesta de un canal seco, paralelo al canal de Panamá, el cual se entrara en estudio en el presente artículo, se destacaran las ventajas que traería para Colombia aceptar la propuesta del gobierno Chino en construir un canal seco que una los dos océanos, el cual traería consigo beneficios como una mejorar en la calidad de infraestructura logística del país, así como un crecimiento económico y por ende llegar ha ser un país más competitivo.

1. MARCO TEÓRICO Y CONCEPTUAL

Definiremos dos conceptos básicos que nos guiarán y ayudarán a entender de una mejor manera este artículo, como son: Canal interoceánico es un conducto natural o artificial por el que se comunican 2 mares y por otro lado tenemos la cadena de suministro que es una red de instalaciones y medios de distribución que tiene por función la obtención de materiales, transformación de dichos materiales en productos intermedios y productos terminados y distribución de estos productos terminados a los consumidores¹, muchas veces nos llega a nuestras manos un producto, sin darnos cuenta que ha pasado por un proceso para que llegue a ser el producto que tenemos, ese proceso es el que conocemos como cadena de suministro.

A partir de la apertura de los mercados, que consiste en la creciente comunicación e interdependencia entre los distintos países del mundo unificando sus mercados, sociedades y culturas, a través de una serie de transformaciones sociales, económicas y políticas que les dan un carácter global, es aquí donde vemos la importancia de la cadena de suministro, la cual radica en todas las etapas involucradas, directa o indirectamente, en el cumplimiento del requerimiento de un cliente. La Administración de la Cadena de Suministro incorpora distintas etapas importantes en su proceso: proveedores y productos, compras, administración de inventarios, transporte internacional, agenciamiento aduanero, seguros, almacenamiento, acondicionamiento, entre otros. En cada una de esas etapas se interrelacionan empresas y personas, y lógicamente surgen eventos que pueden afectar positiva o negativamente la competitividad de las compañías, tanto desde el punto de vista interno –donde la empresa se hace directamente responsable–, como en factores exógenos dependientes de las condiciones de infraestructura para el desarrollo, papel fundamental del Estado.

Por otro lado una cadena de suministro tiene como objetivo: Abastecer los materiales necesarios en cantidad necesaria, calidad y tiempo requeridos al costo más bajo posible, lo cual será traducido al mejor servicio al cliente. La administración de la cadena de suministro en las empresas es un factor determinante en su competitividad, y cada día las compañías grandes y pequeñas están desarrollando avances en dicha materia.

¹ Integración de la cadena de suministro: Alianza estratégica y ventaja competitiva para las PYMES.

Conociendo la importancia que tiene el transporte y almacenaje en la cadena de abastecimiento, inicialmente hablaremos de las ventajas y desventajas que tiene El canal de Panamá² para luego en el transcurso del documento analizar cuáles son los beneficios que traería para la infraestructura logística colombiana la creación de una alternativa al canal de Panamá.

1.1. EL CANAL DE PANAMA: VENTAJAS Y DESVENTAJAS

El Canal de Panamá es un conducto entre dos océanos, es una bisagra del comercio mundial: facilita y dinamiza el comercio entre países de todo el planeta.³

El canal de Panamá tiene ventajas como ofrecer grandes zonas de almacenamiento y agilizar en cierta forma la velocidad del traslado de mercancía. Además de eso, el canal de Panamá tiene la ventaja de no romper el principio logístico del movimiento de mercancía, por lo tanto no hay cargue y descargue.

Sin embargo en los últimos años y debido al aumento del transporte de mercancía, el canal se ha visto afectado por las altas cantidades de carga y es cada vez más difícil su traslado debido al aumento en el tamaño de los buques, la cantidad de barcos se ha elevado de 1000 por año en 1914 hasta 14000 en la actualidad, razón por la cual el Gobierno de Panamá ha diseñado un proyecto de ampliación consistente en la construcción de un tercer juego de esclusas que podrán, a partir del 2015, dar capacidad por sí solas a 300 millones de toneladas anuales. Sin embargo, esto conllevaría a una fuerte inversión económica y un gran impacto ambiental sinérgico o acumulativo significativos sobre la calidad del agua como son: el aumento de la turbidez del agua y el aumento de la salinidad por intromisión de agua marina en el sistema de agua dulce del Lago Miraflores. Estos impactos afectan directamente las tomas de agua de las ciudades de Panamá (Paraíso y Gamboa) y Colón (Monte Esperanza), más las tomas de agua de

²El canal de Panamá es un conducto interoceánico de navegación ubicado en la ciudad de Panamá que permite conectar al océano Atlántico con el Océano Pacífico. Se trata de una vía que ha permitido conectar a estos grandes océanos de una forma bastante rápida y de bajo costo por lo que su construcción ha tenido un alto impacto en la economía y en el comercio mundial.

³“La participación española en el canal de Panamá: Historia pasada y presente de la emigración española al canal de panamá”.

Chorrera y Arraiján (Laguna Alta) y las tomas de agua futuras que se deben instalar en el Lago Gatún.

1.2. INFRAESTRUCTURA COLOMBIANA

La infraestructura Colombiana que es uno de los factores que mejor explica el grado de rezago en cuanto a competitividad y que en efecto, diferentes indicadores muestran que la infraestructura en Colombia se encuentra incluso por debajo del promedio de los países latinoamericanos⁴, los cuales, a su vez, están rezagados con respecto a los países emergentes que han logrado insertarse exitosamente en la economía global.

El rezago de Colombia en infraestructura se concentra principalmente en el sector de transporte que, junto con los servicios de logística, da cuenta, probablemente, de los principales cuellos de botella de la infraestructura sobre el aparato productivo. Entre ellos cabe destacar el estado de la infraestructura vial, la falta de acceso terrestre y fluvial a los principales puertos, el escaso desarrollo de zonas logísticas y la ausencia de infraestructura multimodal para el uso integrado de diferentes medios de transporte.

Los principales puertos en Colombia son Buenaventura, Cartagena, Barranquilla, Santa Marta y Tumaco. En el año 2007 se movilizaron por estos puertos más de 25 millones de toneladas (MT) de carga de comercio exterior, de las cuales 10 MT (9.5%) corresponden a carga en contenedor (excluye carbón, petróleo y otra carga general no contenerizada)⁵

El puerto de Buenaventura por ejemplo, posee un canal de acceso de 28 km y apenas admite barcos con calado de 10 m, solicitó recursos para profundizar el canal hasta en 13,5 m. Sin embargo, esto no le permitirá atender los pánamax ni pos-pánamax, lo cual indica su limitado funcionamiento. Por otro lado está también el puerto de Santa Marta un puerto de 12,6 m de profundidad y de aguas tranquilas, no puede tener una posible extensión debido a que la ciudad está encima y esto hace que no se pueda ni se deba modificar.

⁴según el Ranking Sudamericano - LPI (basado en The Logistics Performance Index and Its Indicators 2010, World Bank), Colombia ocupa el puesto 72 del de una muestra de 155 países.

⁵ Conectividad de Colombia: Una ventaja competitiva ante Estados Unidos proexport colombia 2009

Sin embargo, los puertos colombianos con dificultad pueden recibir, barcos pequeños de hasta 22 mil toneladas. Cuando los barcos mayores llegan al pacífico, deben descargar los contenedores en la Base Naval de Málaga, para ser llevados a planchones a Buenaventura, encareciendo el transporte. Por otro lado los contenedores que llegan en los barcos pequeños, lógicamente pagan un flete más alto, y requieren cada uno de ellos de un tractocamión para ser transportado al interior del país; las largas distancias entre los puertos y las industrias mediterráneas, lo mismo que el mal estado de las carreteras, encarecen el transporte, lo cual se traduce en un 30% del costo de las mercaderías factoría-puerto, lo que a su vez constituye un factor negativo para la competitividad comercial.

Con lo anterior nos podemos dar cuenta que la infraestructura logística de Colombia no es lo suficientemente competitiva en relación con los otros países, y que con este proyecto puede mejorar y llevar al país a un mayor desarrollo económico.

Sin embargo Colombia no solo se encuentra rezagada en infraestructura portuaria, sino también en otros indicadores relacionados con la infraestructura vial como son el stock de carreteras pavimentadas y el porcentaje de kilómetros de dobles calzadas. En este último indicador, Colombia con un 2,2% de kilómetros de dobles calzadas, presenta un notable rezago frente a otros países de la región como Chile con el 13,1% o Venezuela con el 13,3% (Consejo Privado de Competitividad, 2007, p. 77). La situación de China en este indicador, con el 2,6% de kilómetros de doble calzada según la CIA (2008), aunque ligeramente mejor que Colombia, no deja de ser preocupante.

2. DESARROLLO DEL TEMA

Colombia tiene una posición geográfica privilegiada ya que está en una esquina y tiene ambos océanos, lo que le da la ventaja para construir puertos modernos y unirlos por ferrocarril. En la búsqueda por mejorar la logística Colombiana, se presenta un proyecto, más conocido como tren interoceánico, el cual es la propuesta de un canal seco, paralelo al canal de Panamá.

Este proyecto de una alternativa al canal de Panamá es una propuesta del gobierno de China, el cual además de la construcción de estos puertos consiste también en la creación de un canal seco, que en esencia es una vía de tren que une ambas costas con facilidades para descargar y cargar los contenedores que transportan los barcos, permitirá a China colocar sus productos en el Atlántico y distribuirlos, desde ahí, hacia el resto del Continente a un menor coste que si tuviera que pasar por Panamá. Además, una alternativa al canal de Panamá no es el único proyecto de transporte que se barajan China y Colombia. También negocian la construcción de un ferrocarril de 791 Km hacia el puerto de Buenaventura, en el Pacífico, y la ampliación de las respectivas instalaciones portuarias. Evaluada en 7,6 mil millones de dólares, esa línea ferroviaria podría transportar una carga anual de hasta 40 millones de toneladas de las zonas del interior de Colombia hacia la costa del Pacífico. La prioridad se daría al carbón destinado a China.

2.1 RELACION ENTRE COLOMBIA Y CHINA

Colombia estableció relaciones diplomáticas con la República Popular de China el 7 de febrero de 1980 adhiriéndose al principio de “Una sola China”, es decir que Colombia reconoce al Gobierno de Beijing como único y legítimo Gobierno legal de la República Popular de China. Esta es la base de la relación bilateral que ha permitido que se forje una amistad en donde ha primado el respeto mutuo. En efecto, en 1981, comenzaron las visitas de alto nivel entre Colombia y la República Popular China, las cuales han sido una constante y un factor decisivo para el entendimiento y la dinámica de las relaciones entre los dos países. Varias visitas de alto nivel por parte del Gobierno

chino se resaltan entre el año 2008, 2009 y 2010. En el año 2008, una delegación encabezada por el Vicepresidente de la Comisión de Asuntos Exteriores del Comité Nacional de la Conferencia Consultiva Política del Pueblo Chino visitó Colombia.⁶

De hecho, en los últimos años, el gigante asiático se ha convertido en el segundo socio de Colombia por detrás de Estados Unidos, el peso de China en el comercio colombiano se incrementa a pasos agigantados, con un valor actual de unos 5 mil millones de dólares al año. Dentro de este marco de cooperación económica, el proyecto del canal seco forma parte de uno de ámbito superior por el que el Banco de Desarrollo de China y la empresa nacional del ferrocarril del gigante asiático prevén construir hasta 791 kilómetros de vías que conecten el interior del país, la zona económica más importante del país, con la costa del Pacífico. Esta red tendría capacidad de transportar hasta 40 millones de toneladas al año y su función principal sería trasladar carbón para su embarque con destino a la propia China.

2.1.1 ACUERDOS COMERCIALES DE COLOMBIA CON CHINA

En mayo del presente año 2012 los presidentes de Colombia, Juan Manuel Santos, y de China, Hu Jintao, firmaron nueve acuerdos de cooperación, donde destaca el firmado por Ecopetrol con Sinochem y el Banco de Desarrollo de China, para participar en el proyecto del Oleoducto del Pacífico.

Por otra parte también se destaca el memorando de entendimiento para crear un grupo de trabajo que determine la factibilidad de negociar un Tratado de Libre Comercio (TLC) entre los dos países, y el acuerdo de cooperación económica y técnica que incluye una donación de China de 3 millones de dólares.

Además, fue suscrito un tratado de cooperación agrícola y un protocolo fitosanitario para la exportación a China de pollo, res y vegetales, También fue suscrito un acuerdo de cooperación entre el Ministerio de Minas y Energía y el Banco de Desarrollo de China; y Cormagdalena e Hidrochina firmaron un acuerdo para desarrollar proyectos en el río Magdalena y un convenio sobre bienes culturales y patrimoniales.

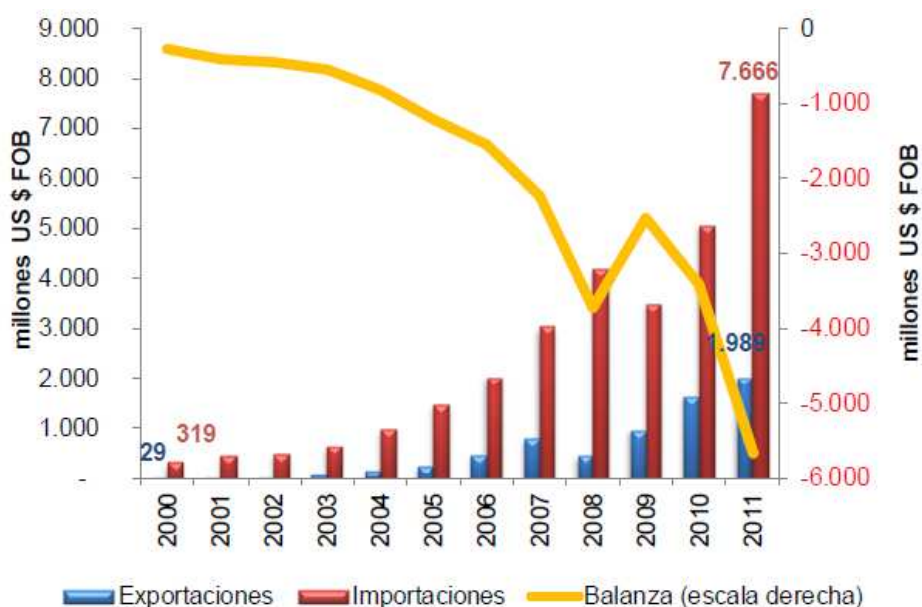
⁶ Colombia y China: treinta años de amistad y cooperación.

2.2 BALANZA COMERCIAL COLOMBIA – CHINA.

Para comprender las características de la relación comercial bilateral es necesario observar la relación comercial entre los dos países, esto a través del funcionamiento de su Balanza Comercial.⁷

Grafico 1.

COMERCIO BILATERAL DE COLOMBIA CON CHINA



Fuente: DANE-DIAN. Elaborado por la Oficina de Estudios Económicos, Mincomercio.

Con esto podemos ver que la balanza comercial entre China y Colombia se ha caracterizado por ser deficitaria, es decir, Colombia es exportador de 46 partidas arancelarias e importador de 942 partidas arancelarias, lo cual quiere decir que Colombia es un importador neto de bienes y servicios de la China.⁸

Colombia es el quinto productor mundial de carbón, pero mientras que la mayoría del mineral se exporta a través de los puertos del Atlántico, la demanda está creciendo más rápido a través del Pacífico.

⁷ Análisis de las relaciones comerciales entre China y Colombia en el sector textil desde la perspectiva de las estrategias diplomáticas. Periodo 2003-2008. Diana Carolina Pérez Vargas (2009).

⁸ Cifras del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. Oficina de Estudios Económicos, artículo “Economía y Comercio Exterior de China y Colombia: un análisis comparativo.”

Y el comercio bilateral entre China y Colombia pasó de US\$10 millones en 1980 a más de US\$5.000 millones en 2010, lo que hace de China el segundo mayor socio comercial de Colombia, después de Estados Unidos.

Por otro lado, un factor que difiere entre estos dos países es la estructura productiva, mientras en Colombia predomina el sector servicios en China la industria tiene una mayor importancia. En la actualidad Colombia se encuentra por debajo de China en el Índice de competitividad para el crecimiento (que ahora incluye el Índice de competitividad para los negocios) dentro del cual Colombia ocupa el lugar 74 y China el 30.⁹

Según un análisis elaborado por el semanario Latin Business Chronicle Colombia es el país latinoamericano que más crece su comercio con China en términos porcentuales además y de acuerdo al mismo reporte, Colombia ha reemplazado a Costa Rica como el octavo socio comercial de China en América Latina y a Uruguay como el noveno exportador latinoamericano a este país.¹⁰

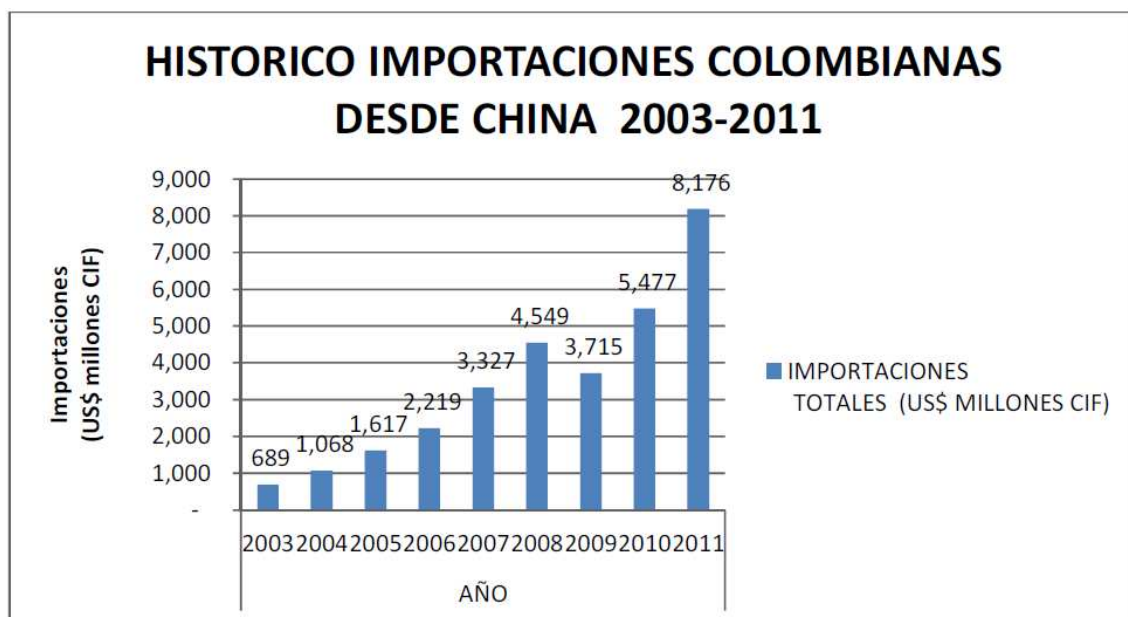
⁹ Comparar World Economic Forum. “Índice de competitividad para el crecimiento GCI”, 2008. Documento Electrónico.

¹⁰ En 90,7% creció comercio de China con Colombia en 2007 respecto a 2006. Portafolio.co.

2.2.1. IMPORTACIONES DE COLOMBIA DESDE CHINA

Grafico 2.

Importaciones de Colombia desde China



FUENTE: Ministerio de Comercio, Industria y Turismo

GRÁFICO CREADO POR: Araujo Ibarra & Asociados

En el año 2011, las importaciones totales de Colombia desde China alcanzaron una cifra de USD 8.176 millones, de los cuales el 73% pertenece a industria liviana y maquinaria y equipo, y el 20% a la industria básica, principalmente metalúrgica y química básica.



FUENTE: Ministerio de Comercio, Industria y Turismo

GRÁFICO CREADO POR: Araujo Ibarra & Asociados

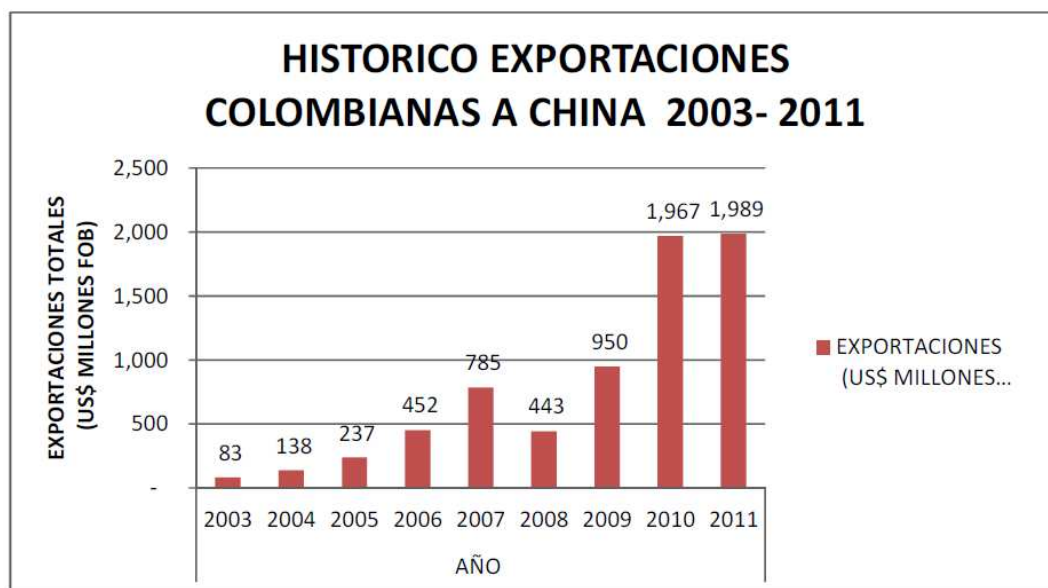
En el primer semestre de 2012 se importaron USD 4.108 millones, dónde el 50% es proveniente de maquinaria y equipo, y el 42% de bienes de industria liviana, metalúrgica y química básica. En cuanto a la variación, el total de importaciones mostró un incremento del 27% en el semestre de 2012 en comparación con el mismo periodo de 2011; el sector de maquinaria y equipo presentó una variación positiva del 35%, en contraste, la metalúrgica decreció un 18,3%.

En el primer semestre de 2012, China exportó hacia Colombia cerca de USD 455.8 millones, entre las subpartidas mencionadas anteriormente.

2.2.2. EXPORTACIONES DE COLOMBIA HACIA CHINA

Grafico 3.

Exportaciones de Colombia a China



FUENTE: Ministerio de Comercio, Industria y Turismo

GRÁFICO CREADO POR: Araujo Ibarra & Asociados

En el año 2011, las exportaciones totales de Colombia a China alcanzaron una cifra de USD 1.989 millones, en las que participó con el 14% la industria básica; el mayor aporte proviene del petróleo con el 60% de participación, seguido del ferroniquel y el carbón, que aportaron el 16% y el 8% respectivamente.



FUENTE: Ministerio de Comercio, Industria y Turismo

GRÁFICO CREADO POR: Araujo Ibarra & Asociados

En el primer semestre de 2012 el monto total en exportaciones fue de USD 1.999 millones, dónde el 67% fue proveniente de las exportaciones de petróleo y 31% de la industria básica, el ferroniquel y el carbón. Para este periodo el total de las exportaciones presentó una variación positiva del 66%; el producto con mayor crecimiento fue el carbón, presentó una variación del 922%; a diferencia, las exportaciones en la industria básica decrecieron en un 13%, en comparación con el año anterior. Se puede notar cómo el acumulado en exportaciones en el primer semestre de 2012 ha superado al total de 2011.

En el primer semestre de 2012, China importó de Colombia USD 118.5 millones, equivalentes al 8% del total de las exportaciones realizadas en ese periodo hacia China.

Las exportaciones colombianas a China por macrosector están bastante concentradas, lo cual constituye una de las principales características del patrón de comercio bilateral.

A pesar de las limitaciones de la oferta exportable colombiana al mercado chino, Proexport, tras un arduo trabajo de identificación, estableció nuevas oportunidades comerciales en torno a cinco productos: lácteos, piel y carne de babilla, uchuva, pitahaya y cálculos biliares ("Las dos Chinas conquistadas", 2007).

En tal sentido, el sector de la agroindustria que prácticamente no realiza exportaciones a China en la actualidad, podría perfilarse como un sector a promover en el mercado chino por parte de los empresarios e instituciones del sector exportador colombiano.

2.3 COLOMBIA Y EL CANAL INTEROCEANICO

El nuevo "canal seco", de 220 kilómetros de longitud, iría desde el Pacífico a una ciudad de nueva construcción cerca de Cartagena, donde los productos que se importen de China se ensamblarían para su reexportación a otros países del continente americano. En ese sentido, las materias primas de origen colombiano harían el viaje en sentido inverso, rumbo a China.¹¹

Por otra parte este canal estará acompañado por la construcción de una línea férrea de 791 kilómetros y la ampliación del puerto de Buenaventura.

El proyecto, de US\$7.600 millones de dólares, cuenta con financiamiento del Banco de Desarrollo de China y sería operado por el Grupo Ferroviario de China.

La vía férrea tendría capacidad para transportar hasta 40 millones de toneladas de carga desde el centro de Colombia hasta el Pacífico y, según el Financial Times, la prioridad sería el transporte de carbón desde Colombia hasta China, Ya que Colombia es el quinto productor mundial de carbón, pero mientras que la mayoría del mineral se exporta a través de los puertos del Atlántico, la demanda está creciendo más rápido a través del Pacífico.

¹¹ Información tomada de la revista Semana (14 de febrero 2011)

Grafico 4. Ruta del canal interoceánico.¹²



2.3.1 VENTAJAS DEL CANAL INTEROCEANICO

En este entorno territorial se dan dos circunstancias que le otorgan una gran capacidad competitiva respecto a otras posibles alternativas: la disponibilidad de calados naturales profundos aptos para los grandes buques transoceánicos que hoy transportan el comercio mundial, y la confluencia en este techo del litoral de una hidrovía que conecta esta zona del Pacífico con la costa del Atlántico.

¹² Imagen tomada de la revista Semana (<http://www.semana.com/noticias-economia/cuento-chino/152055.aspx>).

Además actualmente la ruta entre Asia y Europa es por Norteamérica, y aunque se amplíe el canal de Panamá, no tendría la profundidad para los súper-pospánamax, que son naves de transporte a gran escala.

2.3.2. BENEFICIOS DEL CANAL INTEROCEANICO EN INFRESTRUCTURA LOGISTICA Y ECONOMIA PARA COLOMBIA Y CHINA.

A diferencia del canal de Panamá, el tren interoceánico tiene diversos beneficios que lo hacen un proyecto viable para el crecimiento y efectivo proceso logístico del comercio internacional, además, refleja unos beneficios a largo plazo para Colombia y sus habitantes, como por ejemplo en lo comercial, se obtendrían ingresos por tránsito de aduanas de océano a océano, y por tributos; además, se activarían algunas zonas francas aledañas, en términos de almacenamiento. En lo económico, obviamente, habría una inversión del Estado y el sector privado que activaría el empleo, al convertirse en polo de atracción económica.

El director del Centro de Investigaciones para el Desarrollo, José Stalin Rojas Amaya afirma que el proyecto activaría zonas al interior de la costa pacífica, hacia Medellín y Cali, y también zonas en la costa Atlántica que ya son las costas de Barranquilla, Cartagena y Santa Marta”. Además descongestionaría las carreteras, sería una inversión de 2.700 millones de dólares y le permitiría a Colombia aprovechar su posición geográfica estratégica para mejorar el comercio exterior.

Para el gobierno Chino el canal seco por Colombia tiene mucho sentido, ya que los principales productos exportados por Colombia son los recursos naturales que se encuentran en el Atlántico los cuales ellos necesitan y tienen que pasar al Pacífico. En particular, petróleo venezolano y carbón colombiano, que requieren con urgencia para continuar con su expansión.

Definitivamente, si china puede tener una vía exclusiva que de manera más fácil los acerque al Atlántico y les permita alcanzar mercados que hasta ahora les resultan más complicados y costoso, no hay duda de que el canal seco por Colombia sería un tema de preocupación para las economías que hasta ahora han dominado el Atlántico, especialmente Estados Unidos y Europa.

Esta línea servirá para acercar hasta el Pacífico materias primas colombianas destinadas a China y viceversa. Esta alianza es sumamente beneficiosa para Colombia ya que China, que en 2010 desplazó a Japón como segunda economía mundial, expandió de manera fenomenal en los últimos años su comercio, sus inversiones y sus préstamos a países en desarrollo, en una estrategia que los analistas atribuyen ampliamente a garantizar su aprovisionamiento de materias primas.

El comercio entre China y Colombia totalizó 4.800 millones de dólares en los primeros ocho meses de 2010, en alza de 73 por ciento respecto al mismo periodo de 2009, de acuerdo con datos del ministerio chino de Comercio.

Además de todo esto, este proyecto traería grandes beneficios para Colombia, como ya se ha mencionado antes algunos de estos, también en lo económico, obviamente habría una inversión del Estado y el sector privado que activaría el empleo por convertirse en un gran polo de atracción económica, es decir, destacaría la inversión privada nacional e internacional en esas zonas.

Las exportaciones colombianas hacia china se encuentran concentradas en los sectores de industrias básicas de hierro y acero e industrias básicas de metales preciosos y de metales no ferrosos.

Por partida arancelaria, los tres principales productos exportados hacia China en el 2004 fueron: ferroaleaciones, desperdicios y desechos de cobre, y Desperdicios y desechos de aluminio, con una participación del 76% en las exportaciones totales de Colombia al mercado chino. Las exportaciones de dichos productos tienen aun espacio para crecer, lo cual se observa en el monto importado que China hace de todo el mundo. Además, el arancel promedio que China aplica a estas importaciones es tan solo de 2%.¹³

Entre los productos con mayor potencial exportador de Colombia en el mercado chino están Aceites crudos de petróleo o de mineral bituminoso. Además, tiene un

¹³ economía y comercio exterior de china y colombia: un análisis comparativo.- ministerio de comercio, industria y turismo.(Marzo 2005)

arancel de entrada a China de 0. No obstante, en análisis realista indica que es difícil competir con los países árabes por distancia y costos de producción.

En cuanto a esto, Detrás del interés de los chinos por desarrollar este proyecto está el hecho de que Colombia es uno de los pocos países del mundo que producen El petróleo y el carbón, en especial el carbón metalúrgico en el China tiene una gran necesidad. Si se dan las cosas que los gobiernos y empresarios han examinado de forma preliminar, Colombia podría entregar grandes cantidades de esos minerales al gigante asiático, a precios competitivos y de manera sostenida, además para Colombia sería muy importante desarrollar los ferrocarriles, pues permitirían descongestionar las carreteras.

Colombia busca que la inversión directa de China en Colombia tome fuerza y se superen las cifras históricas, que son muy bajas frente a otras regiones del mundo, y este proyecto brinda una gran posibilidad al país para que esto suceda.

3. CONCLUSIONES

La implementación de un canal interoceánico beneficiara en muchos aspectos como la infraestructura y la economía de Colombia, ya que La importancia económica de China es cada vez más visible, no sólo por ser el país más poblado del mundo y ser una potencia económica mundial, sino por su rápido y sostenido crecimiento y sus buenas perspectivas de crecimiento hacia el futuro.

Además mejoraría la infraestructura logística de Colombia ya que se activarían zonas al interior de la costa pacífica, hacia Medellín y Cali, y también zonas en la costa Atlántica que ya son las costas de Barranquilla, Cartagena y Santa Marta.

Por otro lado, con el análisis realizado en este artículo se ha identificado que las relaciones comerciales bilaterales entre Colombia y China, frente a las cuales se pueden proponer acciones de política comercial que permitan acercar las dos economías a un mayor intercambio comercial.

Por último teniendo en cuenta que las relaciones comerciales entre Colombia y China se encuentran poco desarrolladas, es de especial importancia encontrar los mecanismos que le permitan incrementar las relaciones comerciales con China, de tal manera que es pertinente el pronto inicio de negociaciones de libre comercio con este país.

BIBLIOGRAFIA

Araujo Ibarra & asociados (marzo de 2012). “Boletín estadístico Comercio Bilateral Colombia- China”.

Boletín electrónico de la asociación nacional de comercio exterior (ANALDEX). Edición No. 288, china (2012).

Comparar World Economic Forum. “Índice de competitividad para el crecimiento GCI”, 2008. Documento electrónico.

Durango Hoyos, Eder Luis (2008). “Integración de la cadena de suministro: Alianza estratégica y ventaja competitiva para las PYMES”.

Franco Vásquez Pablo César, Muñoz Montaña Juan Carlos. (2010) “Análisis competitivo in-house de los procesos de importación–exportación del sector metalmeccánico en Pereira y Dosquebradas”. Gestión y Región. N°. 10, (julio-diciembre, 2010); pp. 117-138.

Martínez Cortez, Pedro Alonso. “Desarrollo económico de Santander”.

Ministerio de Comercio, Industria y Turismo (03 de septiembre de 2012). Oficina Estudios Económicos: Republica Popular de China.

Ministerio de comercio, industria y turismo (2005). “Economía y comercio exterior de china y colombia: un análisis comparativo”.

Ministerio de relaciones exteriores (2010). “Colombia y China: Treinta años de amistad y cooperación”.

Pérez, Gerson Javier (abril de 2007). “Historia, geografía y puerto como determinantes de la situación social de Buenaventura”. Disponible en la página: <http://www.banrep.gov.co/documentos/publicaciones/regional/documentos/DTSER-91.pdf>.

Pérez Vargas, Diana Coralina (2009). “Análisis de las relaciones comerciales entre China y Colombia en el sector textil desde la perspectiva de las estrategias diplomáticas. Periodo 2003-2008”.

Proexport Colombia (2009). “Conectividad de Colombia: Una ventaja competitiva ante Estados Unidos”.

Revista Dinero (2012). Colombia y China firmaron nueve acuerdos”. Disponible en la página: <http://www.dinero.com/actualidad/economia/articulo/colombia-china-firmaron-nueve-acuerdos-cooperacion/150435>.

Revista Semana (2008). “El nuevo “mejor amigo””. Disponible en la página: http://www.semana.com/wf_ImprimirArticulo.aspx?IdArt=147215 .

Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A. (SPRB). “Informe ejecutivo de Gestión 2011”.

Fundación Directa. (Diciembre 2011). “La participación española en el canal de Panamá: Historia pasada y presente de la emigración española al canal de panamá”.