



---

**IMPACTO DE LA ALIANZA DEL PACÍFICO EN COLOMBIA: CAMBIOS EN  
ALGUNOS SECTORES ECONOMICOS Y EN LAS PERCEPCIONES DE SUS  
EMPRESARIOS**

**Tesis de Maestría en Integración Latinoamericana**

**UNIVERSIDAD NACIONAL DE LA PLATA  
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales  
Instituto de Integración Latinoamericana**

**Maestrando: Carlos Eduardo García Zárate**

**La Plata, Argentina  
Agosto, 2019**



---

**IMPACTO DE LA ALIANZA DEL PACÍFICO EN COLOMBIA: CAMBIOS EN  
ALGUNOS SECTORES ECONOMICOS Y EN LAS PERCEPCIONES DE SUS  
EMPRESARIOS**

**Tesis de Maestría en Integración Latinoamericana**

**UNIVERSIDAD NACIONAL DE LA PLATA  
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales  
Instituto de Integración Latinoamericana**

**Maestrando: Carlos Eduardo García Zárate  
Directora: Rita Giacalone**

**La Plata, Argentina  
Agosto, 2019**



*A mis padres por su incondicional apoyo y amor  
en cada camino que he decidido recorrer.*

*A mi compañera, porque su aliento y respaldo en  
los buenos, pero sobre todo en los momentos  
más difíciles, han sido el eje fundamental para  
hacer realidad este sueño.*

*Y especialmente, a mi directora de tesis, la  
profesora Rita Giacalone, porque con la más  
absoluta paciencia y dedicación, me acompañó  
en este proceso aportándome sus conocimientos  
y animándome con sus comentarios y  
recomendaciones día a día.*



## ÍNDICE

<b>RESUMEN</b> .....	6
<b>INTRODUCCIÓN</b> .....	7
<b>CAPÍTULO I: La Alianza del Pacífico: Un conflicto de intereses entre diferentes sectores económicos de Colombia.</b> .....	18
1.1 La Alianza del Pacífico, una nueva oportunidad para Colombia de insertarse en mercados internacionales. ....	18
1.2 Sectores en contra y a favor del acuerdo .....	20
1.2.1 Sociedad de Agricultores de Colombia (SAC) .....	20
1.2.1.1 Fedearroz .....	21
1.3.1 Asociación Nacional de Empresarios de Colombia (ANDI): .....	22
1.3.1.1 Cementos Argos .....	23
1.3.1.2. Renault-Sofasa .....	24
<b>CAPÍTULO II: Sector Agrícola</b> .....	27
2. Del Modelo de Industrialización por Sustitución de Importaciones (ISI) a la Apertura Económica .....	28
2.1 Acuerdos Comerciales .....	31
2.1.1 TLC Colombia – Estados Unidos .....	34
2.1.2 TLC Colombia – Unión Europea .....	37
2.1.3 Alianza del Pacífico .....	44
<b>CAPÍTULO III: Sector Automotriz</b> .....	56
3.1 Evolución de la industria automotriz en Colombia .....	56
3.1.1 GM - Colmotores .....	56
3.1.2 Compañía Colombiana Automotriz (CCA) .....	57
3.1.3 Renault-Sofasa .....	58
3.2 El Sector Automotriz en los Acuerdos Comerciales .....	61
3.2.1 TLC G3 (Colombia, México y Venezuela) .....	61
3.2.2 TLC Colombia – Estados Unidos .....	65



---

3.2.3 TLC Colombia – Corea del Sur .....	67
3.2.4 Alianza del Pacífico .....	70
<b>CAPÍTULO IV: Sector de la Construcción .....</b>	<b>81</b>
4.1 Evolución del sector de la construcción en Colombia .....	81
4.2 El Sector de la Construcción en los Acuerdos Comerciales.....	86
4.2.1 TLC G3 (Colombia, México y Venezuela) .....	88
4.2.2 TLC Colombia – Estados Unidos .....	91
4.2.3 Alianza del Pacífico .....	93
<b>CONCLUSIONES .....</b>	<b>101</b>
<b>BIBLIOGRAFÍA .....</b>	<b>109</b>
<b>ANEXOS .....</b>	<b>123</b>
Anexo 1 – Tablas de datos usados para la elaboración de los gráficos presentados. ....	123
Anexo 2 – Entrevistas recientes.....	150
Anexo 3 – Respuestas recientes a Cuestionario .....	161



## RESUMEN

La Alianza del Pacífico (AP), conformada por Colombia, Chile, México y Perú, cuatro de los países con mayor apertura económica y estabilidad política de América Latina, surgió en 2012 como un proceso de integración regional con los objetivos de crear un área de libre circulación de bienes, servicios, capitales y personas, y fortalecer las relaciones económicas con la región Asia-Pacífico. En el presente trabajo, se analiza el impacto que ha tenido este acuerdo sobre algunos sectores económicos importantes de Colombia, como el agrícola, el automotriz y el de la construcción, y sobre las percepciones de sus empresarios.

**Palabras claves:** Alianza del Pacífico, Colombia, sectores económicos, percepciones empresariales, regionalismo abierto, regionalismo estratégico, regionalismo del siglo XXI, intercambio comercial, balanza comercial.



## INTRODUCCIÓN

En un mundo globalizado como el de hoy, los acuerdos preferenciales de comercio se han convertido en el instrumento preferido de política exterior económica con el que muchos gobiernos y regiones buscan alcanzar altos niveles de crecimiento y desarrollo económico, como también obtener beneficios políticos y sociales. Esos acuerdos preferenciales resultan ahora más que simples acuerdos comerciales, son verdaderas alianzas acordadas entre dos o más países, cuyo principal objetivo es eliminar o disminuir barreras arancelarias y, cada vez más, propiciar el flujo de capitales entre sus miembros, la eliminación de barreras para arancelarias y técnicas y la incorporación de nuevos temas relativos al comercio internacional como los servicios.

Detrás de la firma de acuerdos comerciales existen diversas motivaciones. Para el caso de la Alianza del Pacífico (AP) hay dos que son centrales. La primera de ellas tiene que ver con el poder de negociación en bloque, teniendo en cuenta el nivel de desarrollo de los miembros de la AP y su voluntad de proyectarse hacia la región Asia-Pacífico, debido a que juntos van a tener mayor peso para negociar que si lo hicieran de forma individual. La segunda motivación se relaciona con temas de seguridad, pues al estar alineados comercialmente reducen de forma importante cualquier posibilidad de conflicto entre ellos. Eso les permite además constituir un bloque unido frente a la expansión de modelos económicos, como el de Venezuela, que rechazan la libertad económica y la apertura comercial que son la base de la política económica de Colombia, Chile, México y Perú (Morales, Maldonado y Schiavon, 2017, p. 130).

La cercanía entre Colombia, Chile, México y Perú y la posición estratégica que comparten estos cuatro países en el Océano Pacífico, además de la similitud de idioma, cultura, orientación política y modelo de desarrollo, dieron origen, a que a mediados del 2011 se anunciara la creación de lo que conocemos como la AP, un acuerdo de integración regional en el que el papel de los diferentes sectores económicos y empresas es vital para su desarrollo futuro. Su objetivo es promover un mayor crecimiento, desarrollo y competitividad de las economías participantes,



a través de lo que se denomina “un proceso de integración profunda” (Alianza del Pacífico, 2015), el cual implica que junto a la integración comercial se incorporen aspectos relacionados con servicios, inversiones, propiedad intelectual, movilidad de personas y capitales, etc.

Según Bergsten (1997), desde sus inicios, el regionalismo latinoamericano y en particular el regionalismo abierto, en el que se ubica la AP, presentan características particulares: a) facilidad para que otros países dispuestos a aceptar sus reglas puedan ingresar al acuerdo; b) se rigen por la cláusula de la Nación Más Favorecida (NMF) que exista y no se creen nuevas discriminaciones para terceros países; c) se condiciona la aplicación de la cláusula NMF a países en disposición de seguir las reglas del bloque; d) reducción de barreras comerciales frente a terceros, a la vez que se fortalece la integración dentro del bloque; y e) facilidad para el comercio intrabloque mediante armonización de normas aduaneras.

De esta manera, el regionalismo abierto se constituyó como una herramienta que facilitaría la inserción internacional de los países latinoamericanos en un periodo, como los años noventa, en el que lograr mayor poder de negociación en bloque para hacer frente a las organizaciones multilaterales que surgieron tras el fin de la Guerra Fría resultaba fundamental para no quedar relegados de las nuevas dinámicas tanto económicas como geopolíticas. Por lo tanto, desde los años noventa, este modelo de integración impulsado por la CEPAL encontró seguidores en la región. En el preámbulo del Acuerdo Marco de la AP (2012), se establece el compromiso de promover el regionalismo abierto, con el fin de que los Estados parte y aquellos que quieran participar en el mismo, se inserten eficientemente en el mundo globalizado y se vinculen a otras iniciativas de regionalización.

De acuerdo con Chaves (2018), aunque la AP reintroduce varios postulados del regionalismo abierto que la identifican con éste, la identificación exclusiva con ese tipo de regionalismo es incompleta puesto que la AP presenta rasgos que van más allá de la concepción tradicional de dicho regionalismo y no se limita a sus lineamientos. Incluye, por ejemplo, disciplinas comerciales tipo Organización Mundial del Comercio (OMC)-Plus (comercio de servicios, tratamiento de inversión



extranjera, protección de propiedad intelectual), y deja de lado la incorporación de niveles de supranacionalidad o de instituciones comunes.

Al respecto, Chaves (2018) describe algunas características de la AP que permiten entender las limitaciones de enmarcarla exclusivamente dentro del regionalismo abierto: *a)* Se desmarca de los modelos clásicos de la integración regional y de los regionalismos limitados a simples áreas de libre comercio; *b)* plantea nuevas agendas sectoriales de cooperación que amplían la cobertura temática, complementando la dimensión comercial; *c)* su funcionamiento se da bajo la lógica de un liderazgo compartido; *d)* define un horizonte geográfico de proyección internacional compartido por los cuatro países (Asia-Pacífico); *e)* se orienta por un concepto de región marcado por la afinidad ideológica más que por la proximidad geográfica, y *f)* busca equilibrar la vocación aperturista con el enfoque regionalista a partir de la puesta en marcha de escenarios de integración productiva (mediante cadenas de valor) y una nueva lectura de la integración profunda (Chaves, 2018, pp. 26-27).

También Abrusci (2017) sostiene que, aunque el modelo de desarrollo y de integración de la AP se sustenta, principalmente, en elementos característicos del regionalismo abierto, como lo son el económico y el comercial, ésta va más allá. Además de incluir una agenda sectorial con contenido político, social y democrático que comprende aspectos relacionados con medio ambiente, energía, educación, cooperación, migración, tecnología e innovación, promoción de inversiones, entre otros factores, incorpora la participación de actores no gubernamentales, incentivando de esta manera una integración profunda (Abrusci, 2017, pp. 319-320).

En esta misma línea, Rojas y Terán (2016) sostienen que elementos presentes en la declaración de Paracas (2015) y en el mismo proceso de integración hacen explícito el interés de lograr una integración profunda, abarcando temas relacionados con servicios, capitales, inversiones y movimientos de personas, los que permiten enmarcar teóricamente a la AP dentro del regionalismo abierto. Sin embargo, el regionalismo abierto no contempla algunas características relevantes



del proyecto de la AP, como la importancia central que el acuerdo otorga a los empresarios, de los cuales se espera que dinamicen el proceso y sean los más beneficiados con el mismo (Rojas y Terán, 2016, p. 79).

En este sentido, por un lado, si las características de la AP permiten inscribirla dentro de un regionalismo abierto con rasgos de integración profunda, el concepto del regionalismo abierto por sí solo no es suficiente para entender el funcionamiento y desempeño de la AP. Por otro lado, el papel fundamental que tienen los empresarios en el acuerdo hace necesario explorar también el concepto de regionalismo estratégico. Según Axline (1999, citado en Briceño, 2013, p. 20.), éste está constituido por un conjunto de respuestas estratégicas de los Estados a la globalización, utilizadas para desarrollar una estrategia que permita beneficiarse de cambios en las ventajas comparativas para otorgar a sus empresas una posición privilegiada en la economía mundial.

Para Briceño (2013) el regionalismo estratégico es un proceso que resulta de una alianza entre los Estados nación y empresas multinacionales o empresas nacionales que han comenzado a internacionalizar sus actividades económicas, donde se espera que las empresas cumplan una función importante tanto en el diseño como en la implementación de las diferentes políticas que se fijen<sup>1</sup>.

La AP concentra un total de 225 millones de personas -- una población mayoritariamente joven --, con un PIB per cápita promedio de USD\$ 16.759; en conjunto, equivaldría a la octava potencia económica, así como también a la octava potencia exportadora en el mundo. En América Latina y el Caribe, la AP representa el 37% de su PIB y el 52% de su comercio y atrae el 45% de la Inversión Extranjera Directa (IED), según datos del año 2015 (Alianza del Pacífico, 2015). Para Colombia, la AP constituye un paso importante en su política exterior económica porque enfrenta dos retos: en primer lugar, la necesidad de una profunda transformación productiva, y, en segundo lugar, insertarse en nuevos mercados internacionales. Para alcanzar estos objetivos, a partir del año 2005 el país

---

<sup>1</sup> En las Conclusiones se discute este tema con más detalle.



emprendió la negociación de una serie de acuerdos comerciales con diferentes países, las cuales fueron muy dinámicas, especialmente, a partir de 2009 -- Acuerdo de Libre Comercio Chile y Colombia (vigente desde el 8 mayo de 2009)<sup>2</sup>; Colombia-EFTA (Suiza, Liechtenstein, Noruega, Islandia) (vigente desde el 1 de julio de 2011)<sup>3</sup>; Colombia - Canadá (vigente desde el 15 de agosto de 2011)<sup>4</sup>; Colombia – Estados Unidos (vigente desde el 15 de mayo de 2012)<sup>5</sup>; Colombia – Unión Europea (vigente desde el 1 de agosto de 2013)<sup>6</sup>; la AP (vigente desde el 20 de Julio de 2015)<sup>7</sup>; Colombia – Corea (vigente desde el 15 Julio de 2016)<sup>8</sup> y; Colombia – Costa Rica (vigente desde el 1 de agosto de 2016)<sup>9</sup>. (Todos estos acuerdos pueden recuperarse en Colombia. Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, <http://www.tlc.gov.co/publicaciones>).

Dentro de esas negociaciones, la AP, ha sido la que mayores expectativas ha generado tanto en Colombia como en sus demás miembros, así como también en un grueso número de países que han optado por participar como observadores. La AP surgió en un momento en el que Colombia había quedado aislada de la región, como consecuencia de diferentes disputas con Ecuador y Venezuela y el declive de Estados Unidos (su principal socio comercial) como figura hegemónica. En su necesidad de retomar el camino de inserción internacional, el país ha tenido importantes avances en el desarrollo de políticas tendientes diversificar sus

<sup>2</sup> Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. Recuperado el 3 de septiembre de 2017 de [http://www.mincit.gov.co/tlc/publicaciones/11952/acuerdo\\_de\\_libre\\_comercio\\_chile-colombia](http://www.mincit.gov.co/tlc/publicaciones/11952/acuerdo_de_libre_comercio_chile-colombia)

<sup>3</sup> Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. Recuperado el 3 de septiembre de 2017 de [http://www.tlc.gov.co/publicaciones/16144/acuerdo\\_de\\_libre\\_comercio\\_entre\\_la\\_republica\\_de\\_colombia\\_y\\_los\\_estados\\_aelc\\_efta](http://www.tlc.gov.co/publicaciones/16144/acuerdo_de_libre_comercio_entre_la_republica_de_colombia_y_los_estados_aelc_efta)

<sup>4</sup> Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. Recuperado el 3 de septiembre de 2017 de [http://www.tlc.gov.co/publicaciones/16157/acuerdo\\_de\\_promocion\\_comercial\\_entre\\_la\\_republica\\_de\\_colombia\\_y\\_canada](http://www.tlc.gov.co/publicaciones/16157/acuerdo_de_promocion_comercial_entre_la_republica_de_colombia_y_canada)

<sup>5</sup> Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. Recuperado el 3 de septiembre de 2017 de [http://www.tlc.gov.co/publicaciones/14853/acuerdo\\_de\\_promocion\\_comercial\\_entre\\_la\\_republica\\_de\\_colombia\\_y\\_estados\\_unidos\\_de\\_america](http://www.tlc.gov.co/publicaciones/14853/acuerdo_de_promocion_comercial_entre_la_republica_de_colombia_y_estados_unidos_de_america)

<sup>6</sup> Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. Recuperado el 3 de septiembre de 2017 de [http://www.tlc.gov.co/publicaciones/18028/acuerdo\\_comercial\\_entre\\_la\\_union\\_europea\\_colombia\\_y\\_peru](http://www.tlc.gov.co/publicaciones/18028/acuerdo_comercial_entre_la_union_europea_colombia_y_peru)

<sup>7</sup> Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. Recuperado el 3 de septiembre de 2017 de [http://www.tlc.gov.co/publicaciones/2578/alianza\\_del\\_pacifico](http://www.tlc.gov.co/publicaciones/2578/alianza_del_pacifico)

<sup>8</sup> Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. Recuperado el 3 de septiembre de 2017 de [http://www.tlc.gov.co/publicaciones/733/acuerdo\\_de\\_libre\\_comercio\\_entre\\_la\\_republica\\_de\\_colombia\\_y\\_la\\_republica\\_de\\_corea](http://www.tlc.gov.co/publicaciones/733/acuerdo_de_libre_comercio_entre_la_republica_de_colombia_y_la_republica_de_corea)

<sup>9</sup> Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. Recuperado el 3 de septiembre de 2017 de [http://www.tlc.gov.co/publicaciones/3432/tratado\\_de\\_libre\\_comercio\\_entre\\_colombia\\_y\\_costa\\_rica](http://www.tlc.gov.co/publicaciones/3432/tratado_de_libre_comercio_entre_colombia_y_costa_rica)



relaciones comerciales y los temas de su agenda externa, que en pro de la lucha contra los grupos al margen de la ley y el tráfico de drogas se había centrado en la relación con Estados Unidos y la política de seguridad (Reina, 2013).

Siguiendo a Nariño (2014), pertenecer a la AP significaba en 2012 ser parte (en términos comerciales) del bloque más atractivo de América Latina; poder tener acceso a insumos de los cuatro países sin arancel, para vender productos finales en Asia Pacífico, generando encadenamientos productivos; pertenecer al Mercado Integrado Latinoamericano (MILA) que permite integrar los mercados de valores de los cuatro miembros y, al mismo tiempo, facilita las transacciones entre ellos. Como bloque, se generaban amplias oportunidades de incrementar la productividad y la competitividad en temas de gran importancia como la infraestructura y la logística (Nariño, 2014, pp. 4-5).

En el presente trabajo no se analiza la cantidad de acuerdos comerciales suscritos con otros países o la consecución de los objetivos que se plantearon con el fin de insertar a Colombia en los mercados internacionales. Nuestro objetivo es analizar el impacto que ha tenido este acuerdo sobre algunos de los sectores económicos más representativos de Colombia y sobre las percepciones de sus empresarios. Se seleccionó el sector agrícola, el automotriz y el de la construcción, fundamentalmente por su importancia para la economía del país y por sus exportaciones previas dentro del Grupo de los Tres (G-3) y el tratado de libre comercio (TLC) con Estados Unidos. El énfasis está puesto en el comercio intra-AP porque las declaraciones de los empresarios apuntan en especial a ese nivel. Además, el análisis del comercio colombiano con mercados externos (sobre todo de Asia Pacífico) luego de la creación de la AP se dificulta por la cantidad de países que sería necesario incluir.

Debe resaltarse que uno de los principales efectos de la firma de un acuerdo de preferencias comerciales tiene que ver con la creación de comercio, lo cual en la práctica se traduce en beneficios económicos para todos los miembros del acuerdo. En la AP, confluyen una variedad de empresas en el mercado, situación que permite reducir las prácticas monopólicas y, al mismo tiempo, incentivar una



competencia más dinámica, con precios más bajos y productos más variados, lo cual debería beneficiar a los consumidores. No obstante, teniendo en cuenta que la competencia dinámica demanda de las diferentes empresas y sectores la máxima eficiencia productiva, ésta afectará a aquellos que no logren ajustarse a la misma, ya que el mercado se encargará de reducir su rentabilidad y su participación (González y Gómez, 2013, p. 7).

Para analizar el impacto que ha tenido la AP sobre algunos de los sectores económicos más representativos de Colombia y sobre las percepciones de sus empresarios nos planteamos interrogantes tales como:

- 1) ¿Hubo algún cambio en el comercio de Colombia con los otros miembros de la AP después de su firma?
- 2) ¿Qué sectores colombianos se beneficiaron o perjudicaron de ese comercio?
- 3) ¿Qué impactos específicos ha tenido sobre los sectores agrícola, automotriz y de la construcción, la entrada en vigor del Protocolo Adicional (mayo de 2016), que dejó libre de arancel el 92% de los productos comerciados entre los países del acuerdo?
- 4) ¿Qué expectativas tenían los empresarios colombianos durante la negociación del acuerdo y cuales tienen ahora?
- 5) ¿Si ha habido cambios en las percepciones empresariales acerca del impacto de la AP, en qué sentido se han dado?

En este trabajo se argumenta que, pese a la buena imagen de la que goza y al gran impulso que le ha dado el gobierno colombiano, los beneficios de la AP no han sido equitativos para todos los sectores económicos del país y, por ende, para los ciudadanos. Se aspira a demostrar a lo largo del trabajo que, al igual que con lo que sucedió con el G-3 (1994) y el TLC con Estados Unidos (2006, en vigencia desde 2012), un sector de gran importancia económica y social como el agrícola ha quedado relegado en comparación con el sector automotriz y el de la construcción. Como datos de base de su situación previa al establecimiento de la AP, debe destacarse que la participación del sector agrícola en el PIB colombiano para el año



2012 – en que se creó la AP – fue del 5,8%, mientras que la del sector de la construcción representó el 6,8% (Dirección Nacional de Planeación – DNP, 1999 en DNP, 2018). Por su parte, la participación del sector automotriz fue del 4% (Proexport Colombia, 2012, p. 3). La existencia de estos datos de base permite realizar una comparación con los de años posteriores, a lo que se agregará datos acerca de exportaciones en general, dentro de la AP.

En lo concerniente a las percepciones de empresarios de esos sectores sobre la AP, en primer lugar, se busca comparar con las actuales las que tenían durante la negociación o apenas firmado el acuerdo. Además de señalar continuidad o cambios, se aspira a identificar sus razones. Al respecto, en García (2015) se hace un análisis de la posición que tuvieron algunos empresarios colombianos frente a la AP durante las negociaciones del acuerdo, encontrando, por un lado, que los empresarios y representantes de los sectores automotriz, de la construcción y de alimentos procesados, en general tuvieron una posición favorable al acuerdo, y, por otro lado, que los empresarios y representantes de los sectores agrícola y ganadero se manifestaron en contra (García, 2015)

En cuanto a metodología, durante la investigación se combinó el análisis de estadísticas comerciales publicadas oficialmente por la Dirección Nacional de Impuestos y Aduanas Nacionales - DIAN (<http://websiex.dian.gov.co/>), con literatura histórica y contemporánea recopilada de académicos que han tratado temas similares. Para el caso de la AP se recopilaron datos del periodo comprendido entre 2012 y 2017, mientras que para los datos históricos y los demás acuerdos comerciales el periodo de tiempo oscila entre los años 1994 y 2017, dependiendo del caso. La DIAN presenta información acerca de comercio entre Colombia y Chile, México y Perú desde 1998. Esa información se incluye en los gráficos para facilitar la comparación entre el comercio previo y el posterior a la creación de la AP.

El comercio previo entre los países de la AP se rigió por distintos acuerdos bilaterales. Con Perú, desde 1969 en el marco de la Comunidad Andina (CAN) junto



a Bolivia, Chile y Ecuador<sup>10</sup>. Con Chile, además de la CAN, posteriormente se firmaron tres acuerdos: en primer lugar, el Acuerdo de Complementación Económica (ACE N° 24) vigente desde el 1 de enero de 1994, en segundo lugar, el Acuerdo para la Promoción y Protección Recíproca de las Inversiones, vigente desde el 20 de enero de 2000 y, en tercer lugar, el Acuerdo de Libre Comercio Colombia-Chile, vigente desde el 8 de mayo de 2009<sup>11</sup>. Y con México, desde el 1 de enero de 1995 en el marco del Tratado del Grupo de los Tres - TLC-G3 (Este acuerdo se registró ante la Asociación Latinoamericana de Integración, ALADI, como Acuerdo de Complementación Económica, ACE, N° 31). En 2009, Colombia y México suscribieron un protocolo modificadorio que profundizaba el acuerdo vigente y promovía el cambio de su nombre. Desde el 2 de agosto de 2011 está vigente esa profundización y el ACE 31 se convirtió en Tratado de Libre Comercio (TLC) Colombia-México<sup>12</sup>.

Al respecto, durante la presentación de los gráficos del comercio de Colombia con Chile, México y Perú, se recopilaron datos sector por sector en el periodo 1998-2017, para tener un panorama del comercio previo con estos países en el marco de los diferentes acuerdos comerciales y posteriormente en el marco de la AP.

En lo relativo a las percepciones empresariales se utilizaron declaraciones a la prensa hechas por distintas asociaciones o empresarios individuales. También el autor realizó entrevistas personales en Bogotá (Colombia) en 2018 y circuló un cuestionario base que, después de varios intentos fallidos, al final encontró respuesta, aunque no en la totalidad de los casos.

Cabe aclarar que durante la realización del proyecto surgieron algunos problemas vinculados, por un lado, a la renuencia de diferentes representantes empresariales a contestar el cuestionario propuesto o a realizar las entrevistas, y por otro lado, la

<sup>10</sup> Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. Recuperado Diciembre 22, 2019 de <http://www.tlc.gov.co/acuerdos/vigente/comunidad-andina>

<sup>11</sup> Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. Recuperado Diciembre 22, 2019 de <http://www.tlc.gov.co/acuerdos/vigente/acuerdo-de-libre-comercio-chile-colombia>

<sup>12</sup> Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. Recuperado Diciembre 23, 2019 de <http://www.tlc.gov.co/acuerdos/vigente/tratado-de-libre-comercio-entre-los-estados-unidos>



dificultad para acceder a información estadística actualizada del comercio por sectores entre los países miembros de la AP y la compleja burocracia para obtener esa información de las entidades gubernamentales encargadas de suministrarla.





## **CAPÍTULO I: La Alianza del Pacífico: Un conflicto de intereses entre diferentes sectores económicos de Colombia.**

### **1.1 La Alianza del Pacífico, una nueva oportunidad para Colombia de insertarse en mercados internacionales.**

En Colombia, la AP surge en un contexto desfavorable para el país dentro de la región. Su estrecha relación con Estados Unidos y el declive de este último como figura hegemónica, (Amsden 2001; Nye 2003; Zakaria 2011, en Urrego-Sandoval, 2015: 7) lo habían dejado en una posición de aislamiento, en especial después del ataque militar a un campamento de las Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia (FARC) en Ecuador (2008). Sumado a esto, los diferentes conflictos fronterizos con Venezuela -- que por muchos años fuera su segundo mayor socio comercial después de Estados Unidos --, habían desembocado en el rompimiento de relaciones diplomáticas y comerciales en diferentes ocasiones (2005, 2008, 2009 y 2010). Estos hechos obligaban al país a buscar otros socios comerciales, abriendo la economía a nuevos mercados internacionales e intentando reinsertarse en la región y buscar una posición de liderazgo (Giacalone, 2014).

Tras una serie de acercamientos y reuniones presidenciales previas dentro del marco del Foro del Arco Latinoamericano del Pacífico<sup>13</sup>, la AP se constituyó formalmente en junio de 2012 en Paranal, Chile, cuando Colombia, Chile, Perú y México, como Estados Partes y, Costa Rica y Panamá, como Estados Observadores, firmaron su Acuerdo Marco. La AP se planteó como un área de integración regional cuyos objetivos son: 1) construir un área de integración profunda que permita avanzar hacia la libre circulación de bienes, servicios, capitales y personas; 2) impulsar un mayor crecimiento económico y desarrollo social de sus poblaciones para lograr un mayor bienestar y reducir las

---

<sup>13</sup> Fundado en el año 2007 en Cali, Colombia, e integrado por Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Panamá y Perú; surgió de una propuesta del gobierno peruano, a raíz del debilitamiento de la Comunidad Andina de Naciones (CAN). Sus objetivos eran el diálogo político, la concertación y la convergencia entre países del litoral Pacífico, en asuntos económicos y comerciales y la cooperación para incrementar su capacidad de interacción en Asia Pacífico (Briceño, 2010: 54)



desigualdades socioeconómicas; 3) conformar una plataforma de articulación política e integración económica y comercial y de proyección mundial, en especial hacia el Asia Pacífico (García, 2014: 46).

Posterior a la firma del Acuerdo Marco<sup>14</sup> hubo que esperar tres años para que este entrara en vigor, el 20 de julio de 2015, y un año más para que lo hiciera el Protocolo Adicional al Acuerdo Marco<sup>15</sup>, el 1 de mayo de 2016. Este protocolo, que representa el componente comercial de la AP, dejó libre de arancel el 92% del comercio entre los países miembros, mientras que los sectores o productos sensibles en el 8% restante se desgravarán de forma progresiva.

Según este contexto y con los objetivos planteados en el marco de la AP, el mayor reto para Colombia es su inserción comercial en mercados internacionales. Para esto, según Reina (2013), el país debe trabajar tanto a nivel interno como externo, con el fin de impulsar la diversificación de su productividad con miras a la creación de productos con mayor valor agregado. En lo concerniente al ámbito interno, es fundamental implementar políticas más sólidas en educación, infraestructura, innovación, ciencia y tecnología, en pro de mejorar la calidad tanto del capital humano como del físico. En el externo, debe buscar que la inserción internacional del país sea estratégica, con el fin de lograr atraerla hacia sectores diferentes del minero-energético y reforzar el acceso a los mercados regionales vinculando a las empresas colombianas a las cadenas globales de valor – CGV (Reina, 2013). Todo esto implica que los empresarios deben constituirse en socios del proyecto gubernamental porque de ellos depende el cumplimiento de muchos de los objetivos de la AP.

En este punto, la AP, en el caso de Colombia, desató un choque de intereses entre aquellos sectores económicos que no apoyaron el acuerdo e incluso lo vieron como una amenaza desde que se estaba negociando y aquellos que lo apoyaron.

---

<sup>14</sup> El Acuerdo Marco consagra los objetivos de la AP y su base institucional (Sistema de Información sobre Comercio Exterior – SICE, 2014, p. 4).

<sup>15</sup> El Protocolo Adicional complementa y profundiza lo que estaba contenido en los acuerdos bilaterales vigentes entre los cuatro países, armoniza sus disposiciones y establece estándares comunes, particularmente en disciplinas comerciales (Sistema de Información sobre Comercio Exterior – SICE, 2014, p. 4).



Entre los primeros está el caso del sector agrícola, representado por la Sociedad de Agricultores de Colombia (SAC); en los segundos, los más importantes fueron el sector automotriz y el de la construcción, representados por la Asociación Nacional de Empresarios de Colombia (ANDI).

## **1.2 Sectores en contra y a favor del acuerdo**

### **1.2.1 Sociedad de Agricultores de Colombia (SAC)**

Creada en el año 1871, surgió como un organismo que representa a los agricultores colombianos ante las autoridades buscando crear las condiciones propicias para el desarrollo agropecuario. Este gremio rechazó enfáticamente el acuerdo comercial de la AP. Por un lado, negó los beneficios de los que hablaba el gobierno para el sector agrícola, y por otro, responsabilizaba al gobierno por las consecuencias que tendría para ellos, básicamente, debido la forma en que se negoció el acuerdo.

En lo que se refiere a los supuestos beneficios, la SAC alegó que, por ejemplo, Colombia no puede vender su banano a México, Chile o Perú porque estos mercados son de bajo precio comparativo con respecto a la Unión Europea (UE) o Estados Unidos. Y, en cuanto al café, uno de los principales productos de exportación del país, lo que el gobierno colombiano había negociado era una reducción muy baja de la tasa base arancelaria en el marco de la AP, de 72% a 65% en café procesado. Sin embargo, el 98% del café que Colombia exporta es en grano y a mercados de alto valor, y no de bajo valor como México y Chile. Asimismo, Colombia importa café de bajo costo, lo que en la práctica beneficia a México (Sociedad de Agricultores de Colombia - SAC, 2014).

En cuanto a la responsabilidad del gobierno nacional por las consecuencias negativas del acuerdo para el sector agrícola, la SAC argumentó que lo que el gobierno había hecho durante la negociación era transferir a los países de la AP los avances alcanzados en el programa de liberación del TLC con Estados Unidos.



Para ello, estaba desgravando unilateralmente al sector agrícola, usando como aranceles de partida los de ese acuerdo, aparentemente con el fin de acelerar el proceso de liberación, exponiendo de esta manera al sector agrícola colombiano a los intereses de los demás miembros de la AP (Sociedad de Agricultores de Colombia - SAC, 2014).

A continuación, presentamos las objeciones de una asociación del sector agrícola.

### **1.2.1.1 Fedearroz**

La Federación Nacional de Arroceros fue creada en el año 1947, como consecuencia del surgimiento de una intervención programada del Estado en la economía que afectó a los agricultores del arroz de distintas regiones (Federación Nacional de Arroceros - FEDEARROZ, s.f.).

De acuerdo con Rafael Hernández Lozano, presidente de FEDEARROZ, en 2013 los arroceros colombianos no deseaban estar en la AP. Según expresó, el problema no derivaba de ninguno de los países miembros del acuerdo, con los cuales ya existían diferentes acuerdos comerciales, sino de aquellos que tenían aspiraciones de ingresar al grupo, como consideraba que era el caso de Uruguay y algunos asiáticos.

Resaltaba que, a diferencia de lo que sucedía con el sector agropecuario colombiano, específicamente en el arrocero, el apoyo por parte del gobierno nacional para mejorar la competitividad había sido casi nulo, mientras en los países que aspiraban a ingresar a la AP había subsidios para productores de arroz. Esto generaba una competencia desequilibrada en detrimento de los productores colombianos, condenándolos, a futuro, a desaparecer.



### 1.3.1 Asociación Nacional de Empresarios de Colombia (ANDI):

Esta asociación empresarial es una de las más grandes y poderosas del país. Agrupa, además de los empresarios industriales y agroindustriales, a representantes de compañías financieras y comerciales (Giacalone, 1999: 71). Su origen se remonta al año 1944, tras una propuesta del entonces presidente de Colombia Alfonso López Pumarejo (1934/1938 y 1942/1945), que manifestó el interés por parte del gobierno de contar con un vocero único de los diferentes sectores empresariales e industriales para representar sus intereses. Desde sus inicios hasta hoy, la ANDI ha participado activamente en la elaboración de estudios y criterios para orientar la política económica e industrial del país (El Tiempo, 7 de febrero de 2004).

Desde el comienzo esta asociación respaldó la creación de la AP. En un comunicado, en febrero de 2014, cuando se aprobó su Protocolo Adicional, la ANDI señaló:

*“El sector privado colombiano representado en la Asociación Nacional de Empresarios de Colombia, ANDI, expresa su optimismo frente al acuerdo que firmarán los presidentes de Colombia, Perú, Chile y México en el marco de la VIII Cumbre de Presidentes de la AP, que tendrá lugar el próximo 10 de febrero en Cartagena de Indias” (Asociación Nacional de Empresarios de Colombia – ANDI 2014).*

A la vez, su presidente, Bruce Mac Master, dijo que la integración entre Colombia, Chile, Perú y México era vital para el desarrollo de la región (Caracol Radio, 2014). En la práctica, este apoyo se refleja en la presencia de la ANDI en el Consejo Empresarial de la AP (CEAP) y en la posición favorable al acuerdo de dos de sus empresas más importantes, Cementos Argos y Renault-Sofasa, que representan al sector de la construcción y el automotriz, respectivamente.



### **1.3.1.1 Cementos Argos**

En enero de 1934 surgió la compañía Cementos Argos que, con el tiempo llegó a convertirse en una de las empresas más importantes y representativas de la economía colombiana (Cementos Argos, s.f.). Los problemas de infraestructura y comunicación de la época incentivaron una política de regionalización de la empresa como estrategia para crecer a nivel nacional, invitando a participar de sus proyectos a inversionistas de diferentes ciudades.

En 1950, la empresa empezó a exportar los excedentes de su producción a Estados Unidos, Venezuela y el Caribe, alcanzando en la actualidad a 39 países diferentes, como destino de sus ventas internacionales. De acuerdo con Velásquez (2010 citado en Londoño, 2012, p. 32), el destino de sus exportaciones a través de subsidiarias incluye Estados Unidos, Haití, Panamá y República Dominicana, entre otros. Si bien las diferentes plantas instaladas contaron con autonomía para operar, en el año 2000, esta política fue revaluada ya que las condiciones del mercado habían cambiado y exigían mayor eficiencia a la empresa para insertarse en las economías de escala en compras, administración y mercadeo (Revista Dinero, 17 de septiembre de 2004).

Para su presidente, Jorge Mario Velásquez, en 2015 la AP era estratégica y estaba dentro de sus prioridades, pero no solo para esta empresa sino para el sector cementero en general (Velásquez, 2015). Esto se debía a que, mientras el consumo anual per cápita de cemento en Colombia era de 246 kg., el consumo agregado de los países de la AP era de 325 kg per cápita, es decir, un 30% más que Colombia, lo cual se traducía en una gran oportunidad de desarrollo para el sector. Además, consideraba que la conectividad marítima en la cuenca del Pacífico era uno de los elementos más importantes, pues de alcanzarse los objetivos previstos, esa conectividad significaría una importante reducción en costos de transporte, tanto para las exportaciones como para las importaciones.



Velásquez también planteaba algunos retos, como la integración al MILA para propiciar un mercado más líquido y más amplio, ya que mientras Colombia contaba con una capitalización bursátil de USD\$ 112 mil millones, la del MILA era ocho veces más grande, con USD\$ 874 mil millones. Otro reto pendiente, según el presidente de Cementos Argos, tenía que ver con la generación de una plataforma fiscal adecuada y competitiva para fomentar la inclusión de compañías que se asentaran en el país. Esto era importante considerando que la tasa impositiva total en Colombia, que era de 75%, estaba por encima del promedio de Suramérica, de 55.4%, y de la misma AP, que era de 48.2%.

Por último, el presidente de Cementos Argos destacaba la necesidad de desarrollar una infraestructura más competitiva, ya que pese a los avances en los proyectos 4G (Vías de Cuarta Generación) y APP (Asociaciones Público-Privadas) existían grandes rezagos en comparación con los otros países de la AP. Colombia presentaba un importante desbalance de capacidad portuaria entre los océanos Atlántico y Pacífico. Mientras que en el primero se cuenta con 25 puertos, siete de ellos públicos, con una capacidad total de 128 millones de toneladas, en el segundo apenas tiene 5 puertos, tres de ellos públicos, con una capacidad total de tan solo 5 millones de toneladas (Velásquez, 2015).

#### **1.3.1.2. Renault-Sofasa**

Fundada en 1970, con el objetivo de ensamblar vehículos de la marca francesa y estimular el desarrollo de una industria automotriz y autopartista en el país (Renault-Sofasa, s.f.), esta empresa es una de las más representativas del sector automotriz en Colombia.

Para el presidente de la compañía, Luis Fernando Peláez, en 2015 la AP era un espacio propicio para incrementar el polo de exportación colombiano hacia los otros miembros del acuerdo y a aquellos países que se fueran adhiriendo como observadores y que podrían llegar a ser miembros plenos



(Peláez, 2015). En consecuencia, el interés de Renault-Sofasa se centraba en aprovechar la AP para potencializar la exportación de vehículos a México, país al que exportaba en promedio 22.000 autos por año, y a Chile y Perú, así como también a los países de Centroamérica, especialmente a aquellos que se habían adherido como observadores.

Como beneficios tanto para esta compañía como para el sector automotriz en general, destacaba la oportunidad de acceso a esos mercados con arancel de 0% y la homogeneidad en el cumplimiento de las Normas de Origen. En el primer caso, aunque México era un gran competidor, se abría la puerta para acceder a los mercados de Chile, Perú y demás países de la región que eran observadores de la AP. Si bien con los tres países ya existía una dinámica de exportación en la que, en promedio, en el año 2014, se exportaron 15.000 autos a México, 1.500 a Chile y 1.600 a Perú, la AP, daba la oportunidad de ampliar esos mercados. En el segundo caso, la homogeneidad permitía aplicar una misma fórmula en la producción de cada vehículo.

Pero, al mismo tiempo, la AP representaba una serie de retos para el sector en lo relacionado a competitividad y escala. En el marco de la AP, se estimaba que la producción llegaría a ocho millones de vehículos por año y Renault fabricaba en Colombia apenas 2,8 millones de vehículos anuales. Por este motivo, para superar la limitación de volúmenes de producción de automóviles, se debía mejorar la competitividad e impulsar el encadenamiento productivo con la industria mexicana (la más grande de la región) como proveedora. También había que llegar a nuevos mercados de los países latinoamericanos que no eran miembros de la AP (observadores), donde otros países con fuerte industria automotriz entraban con 0% de arancel.

Para el presidente de Renault-Sofasa todo era posible y la mejor forma de hacerlo era en el seno de la AP, impulsando educación y entrenamiento, fortaleciendo la inversión, incentivando las exportaciones, mejorando la



infraestructura logística, potenciando la innovación tecnológica, estimulando la demanda local y, principalmente, promoviendo y profundizando la integración de cadenas productivas eficientes (Peláez, 2015). El hecho de mejorar la competitividad permitiría, a su vez, que países observadores con fuerte industria automotriz, que no tenían TLC con Colombia (Australia, China, India, Turquía), pudieran sentirse atraídos por hacerse miembros de la AP o firmar un TLC.



## CAPÍTULO II: Sector Agrícola

Históricamente el sector agrícola ha sido de gran relevancia para el desarrollo tanto económico como social de Colombia. Sin embargo, en las últimas décadas su evolución se estancó generando un marcado retroceso en la participación del sector en el PIB total. De acuerdo con Beltrán y Piñeros (2013), en el año 1925 la participación de este sector en el PIB total representaba el 58,8%; en los años posteriores, en el periodo comprendido entre 1965 y 1990, la participación del sector tuvo un drástico descenso al pasar a un promedio de 23,5% del PIB total (Beltrán y Piñeros, 2013, p. 9). Lejos de mostrar signos de mejoría, la caída del sector se agudizó alcanzando un 5,8% de participación en el PIB total para el año 2012 (Dirección Nacional de Planeación – DNP, 2018).

Durante los primeros tres cuartos del siglo XX, la dinámica exportadora del sector agrícola de Colombia estuvo dominada por el café (Kalmanovitz, 2013, p. 179). En 1920, el café representaba más del 70% del valor exportado por ese sector. En la década del 30, a pesar de factores externos como la Gran Depresión<sup>16</sup> y la caída del precio del café, que significaron una importante reducción de la participación de este producto y del sector agrícola en general, las exportaciones de café seguían representando más del 50% del total del sector (Villar y Esguerra, 2005).

En este capítulo se explora, primero, la evolución histórica del sector, para analizar después el lugar de la agricultura en las negociaciones comerciales de Colombia con Estados Unidos y la UE, antes de enfocarnos en la AP. Con respecto a esta última, el análisis abarca el comportamiento estadístico del comercio sectorial antes y después de la firma del acuerdo y las percepciones actuales de algunos de sus empresarios.

---

<sup>16</sup> Fue un periodo con profundas contracciones económicas a nivel mundial, con repercusiones en lo social y político también, que se desató tras la caída de la bolsa de Nueva York el 24 de octubre de 1929. Se prolongó durante toda de la década de los años treinta hasta principios de los cuarenta.



## **2. Del Modelo de Industrialización por Sustitución de Importaciones (ISI) a la Apertura Económica**

Según Jaramillo (1998) durante el periodo 1950-1990 imperó el modelo ISI<sup>17</sup>, bajo el cual el sector agrícola colombiano registró tasas anuales de crecimiento en un promedio anual de 3.5%. Dicho crecimiento fue posible por los programas gubernamentales en política agropecuaria, que con el fin de ahorrar divisas y estabilizar los precios internos, se orientaron a proteger algunos productos con créditos subsidiados, precios de sustentación, compra de cosechas y asistencia técnica (Jaramillo, 1998, p. 11). Las actividades protegidas permitieron establecer una fuente de alimentos permanente para los centros urbanos (granos, carnes y lácteos) y materias primas para la agroindustria (aceite, algodón y soja) (Barreto, 2015, p.18). Por su parte, los productos exportables, excepto el café, fueron beneficiados tanto por subsidios a la exportación como por créditos de fomento, mientras que los productos no transables, en su mayoría cultivados por pequeños productores, fueron ignorados (Jaramillo, 1998, p. 11).

El crecimiento del sector agrícola se vinculó, entre 1950 y 1980 con el desarrollo de la industria manufacturera y de la industria liviana, impulsado por las elites productoras de café (Forero y Urrea, 2014). No obstante, como consecuencia de la implementación de políticas de liberalización comercial en los años noventa, que promovieron nuevas tecnologías y profundizaron la distribución inequitativa de la tierra, la generación de empleo se estancó y el crecimiento no se vio reflejado en los sectores más pobres de la población.

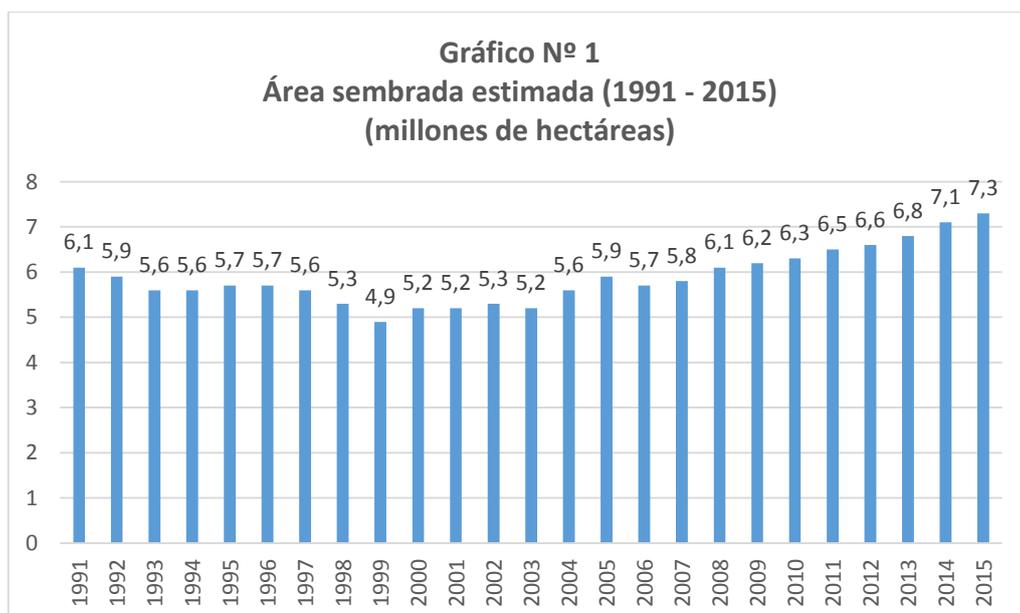
A partir de 1990, la administración de Cesar Gaviria introdujo profundas reformas en la política comercial del país. A raíz del lento crecimiento de la economía y la caída de la productividad en los ochenta, el gobierno planteó la necesidad de reemplazar las políticas de la ISI por una nueva estrategia de apertura económica que consistía en la liberación del comercio para todos los sectores, incluido el

---

<sup>17</sup> Este modelo de desarrollo económico se inició con experimentos pioneros en México, Argentina y Brasil en respuesta a los problemas causados por el anterior modelo agrario exportador debido a la crisis de 1929, la depresión de los años treinta y la segunda guerra mundial. Desde finales de los años 40 la CEPAL lo difundió en el resto de la región.

agrícola. Lo que se esperaba con esta nueva política era que la competencia estimulara la competitividad del sector agrícola, ampliara el mercado para los productos colombianos, incentivara la innovación tecnológica, dinamizara la acumulación de capital y promoviera la generación de empleo (Jaramillo, 1998, p. 11).

Sin embargo, los resultados no fueron los esperados. Las políticas de liberalización comercial desencadenaron un fuerte proceso de desindustrialización y la profundización del problema de la concentración de la tierra. Uno de los principales problemas que ha tenido Colombia a lo largo de su historia, son los altos índices de concentración de la tierra en pocas manos. Del Gráfico N° 1, se puede deducir que muchos propietarios de tierras no las usan para producir, sino que las monopolizan con el fin de elevar su precio y de esta manera aumentar la renta que obtienen de ellas. Para 2016, de 43 millones de hectáreas de tierra censadas para uso agropecuario, 8,5 millones correspondían a uso agrícola pero tan solo 7,1 millones se destinaba a cultivos (Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural - MADR, 2016). Una consecuencia de ese uso ineficiente de la tierra fue la pérdida de competitividad y productividad del sector agrícola.



Fuente: Fuente: MADR (2016). Estrategia Colombia Siembra. Disponible en:  
[https://www.minagricultura.gov.co/Documents/Estrategia\\_Colombia\\_Siembra.pdf](https://www.minagricultura.gov.co/Documents/Estrategia_Colombia_Siembra.pdf)



Lo anterior demuestra que la apertura económica no ha estimulado de manera eficiente la competitividad y productividad del sector agrícola. Por el contrario, como se observa en el Gráfico N° 1, entre 1991 y 1999 el área sembrada se redujo un 3%, al pasar de 6.100.000 hectáreas a 4.900.000. En el periodo 2000-2007 esta tendencia se revirtió (con algunos altibajos) y hubo un aumento del 2% pasando de 5.200.000 hectáreas a 5.800.000. Solo a partir del año 2008 y hasta el 2015 el crecimiento fue sostenido pasando de 6.100.000 hectáreas a 7.300.000. Durante ese periodo el área sembrada aumento 3%. En total, entre 1991 y 2015 el aumento del área sembrada fue de apenas, 1% al pasar de 6.100.000 hectáreas a 7.300.000.

Los problemas de concentración de la tierra en Colombia datan de tiempos de la colonia. De acuerdo con Kalmanovitz y López (2007), la distribución inequitativa de la tierra y de gran parte de los recursos económicos, se hizo en base a criterios de linaje en una sociedad segmentada entre blancos, mestizos, indígenas y negros esclavos. En esa misma línea, en el siglo XIX, el Estado central, o los estados soberanos durante la fase federal, concedieron grandes cantidades de tierras a políticos y personajes influyentes en la vida política nacional, militares y prestamistas del gobierno (Kalmanovitz y López, 2007, p. 3). Lo anterior derivó en derechos de propiedad sobre tierras públicas difíciles de proteger por el Estado.

A lo largo del siglo XX este problema se agudizó, especialmente desde los años cincuenta cuando Colombia vivió una era de violencia que enfrentó a los dos partidos tradicionales, el conservador y el liberal. A lo largo del conflicto surgieron fuerzas paramilitares que favorecían al gobierno conservador y guerrillas liberales, que se disputaron el control territorial y de la población, usando el terror y la violencia (Kalmanovitz y López, 2007, p.36). Esto provocó un desplazamiento de población hacia las ciudades y hacia la frontera agrícola. Las causas de la salida de la población de su territorio tenían que ver con los intereses de alguno de los bandos armados en ampliar su influencia y controlar el territorio para transportar armas y abrir corredores para el desarrollo de actividades ilícitas (Ibáñez y Vélez, 2003 en Kalmanovitz y López, 2007: 40)



El fenómeno del narcotráfico, especialmente desde la década del ochenta, terminó por empeorar el problema de la concentración de la tierra en manos de mafiosos, grupos paramilitares e insurgentes que se apropiaron de ellas amenazando a sus dueños, expulsándolos y, en algunos casos, obligándolos a venderlas a precios irrisorios. De acuerdo con la Contraloría General de la República (CGR), desde 1985, el narcotráfico y otros grupos al margen de la ley se apoderaron de más de un millón de hectáreas de tierras cultivables que pasaron a registrarse como improductivas. Esta cifra corresponde a casi el 3% del territorio nacional y al 5% de tierras potencialmente explotables (El Tiempo, 10 de junio de 2005).

## 2.1 Acuerdos Comerciales

En la búsqueda de lograr una profunda transformación productiva y de insertarse en los mercados internacionales, desde inicios del año 2000, los diferentes gobiernos impulsaron un nutrido número de acuerdos comerciales, principalmente con economías desarrolladas.<sup>18</sup>

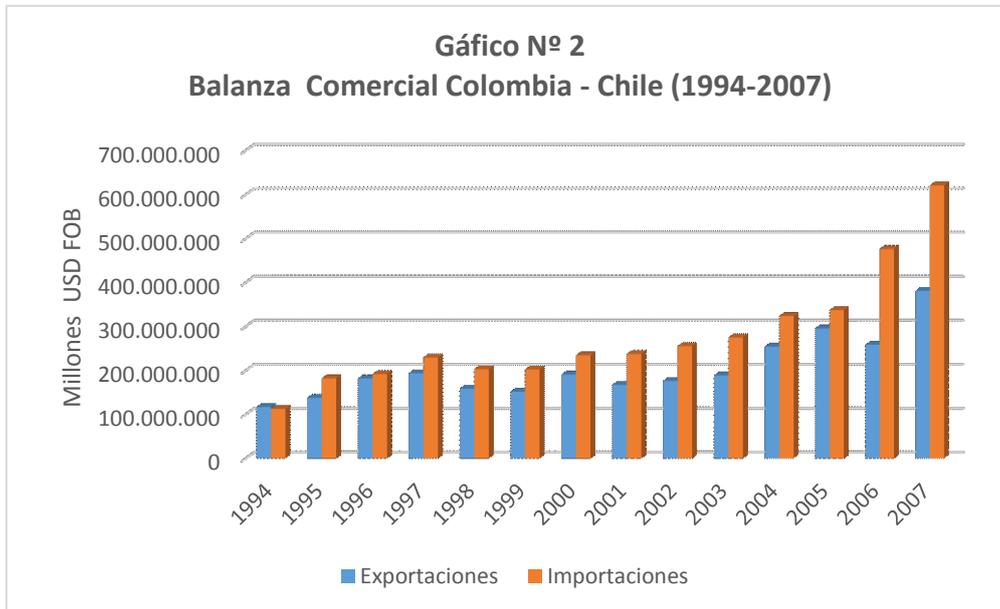
Antes del 2000, las relaciones comerciales de Colombia se dieron en dos niveles. Mientras, por un lado, se mantenían relaciones con países desarrollados (Estados Unidos y Europa), desde finales de los años sesenta se incentivaban relaciones con países en desarrollo con similares características dentro del Pacto Andino, hoy Comunidad Andina. Algunos de ellos eran directos competidores en los mercados agropecuarios internacionales como Chile (Acuerdo de Complementación Económica ACE24 Colombia-Chile, vigente desde el 1 de enero de 1994)<sup>19</sup> y, México y Venezuela (G3 – Colombia, México y Venezuela, vigente desde el 1 de enero de 1995)<sup>20</sup>. Con Chile y México, la balanza comercial general se deterioró significativamente para Colombia (ver Gráfico N° 2 y Gráfico N° 3). En el caso de

<sup>18</sup> La lista de esos acuerdos aparece en la página 11 de este texto.

<sup>19</sup> Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. Recuperado Septiembre 16, 2017 de [http://www.mincit.gov.co/tlc/publicaciones/11952/acuerdo\\_de\\_libre\\_comercio\\_chile-colombia](http://www.mincit.gov.co/tlc/publicaciones/11952/acuerdo_de_libre_comercio_chile-colombia)

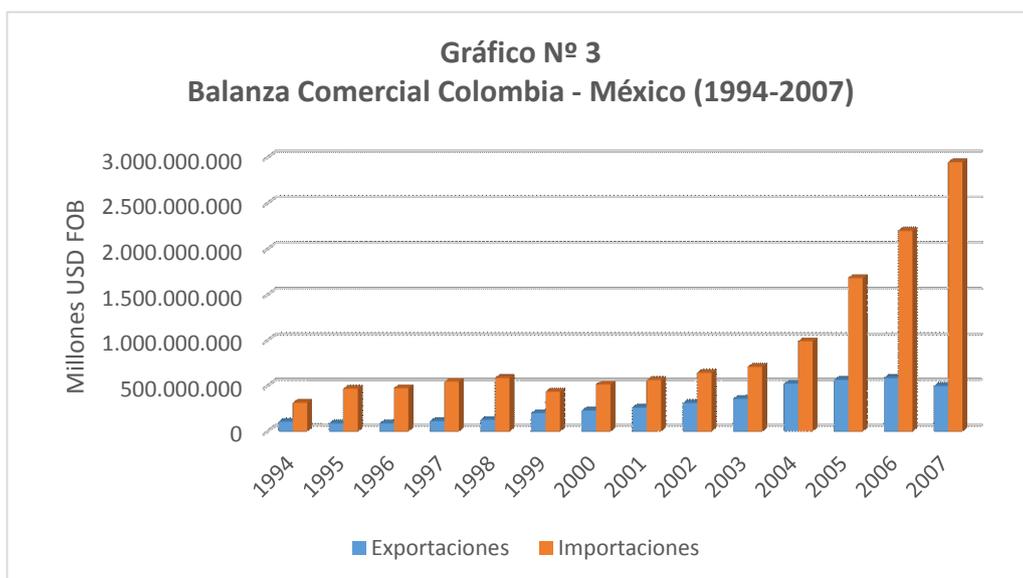
<sup>20</sup> Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. Recuperado Septiembre 16, 2017 de [http://www.tlc.gov.co/publicaciones/11963/tratado\\_de\\_libre\\_comercio\\_entre\\_los\\_estados\\_unidos\\_mexicanos\\_y\\_la\\_republica\\_de\\_colombia](http://www.tlc.gov.co/publicaciones/11963/tratado_de_libre_comercio_entre_los_estados_unidos_mexicanos_y_la_republica_de_colombia)

Venezuela, la balanza comercial fue deficitaria entre 1994 y 1998; desde 1999 hasta 2007 la tendencia se revirtió y Colombia pasó a tener una balanza superavitaria (Ver Gráfico N° 4).



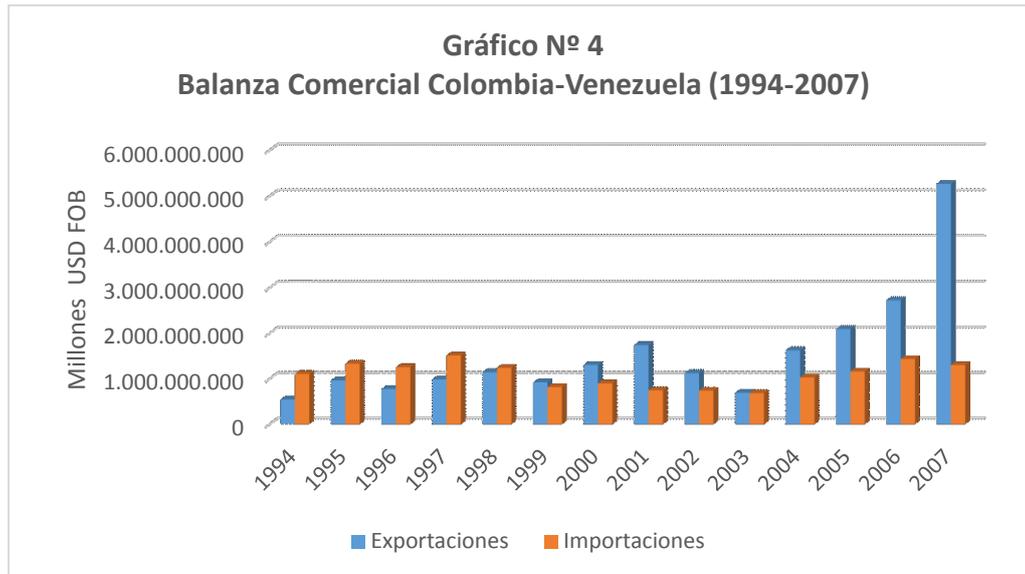
*Elaboración propia.*

*Fuente: Oficina de Estudios Económicos del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. Datos DANE-DIAN.*



*Elaboración propia.*

*Fuente: Oficina de Estudios Económicos del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. Datos DANE-DIAN.*



*Elaboración propia.*

*Fuente: Oficina de Estudios Económicos del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo.  
Datos DANE-DIAN.*

Durante las negociaciones de los años noventa (tratado Colombia-Chile y G-3), ante la evidencia de la grave amenaza que representaban México y Chile para el sector agrícola colombiano, por presión del sector privado, el gobierno tuvo que protegerlo (Portafolio, 19 de febrero de 2014). Por esta razón, es preciso aclarar que ni durante la negociación ni en la posterior aplicación de esos acuerdos, Colombia comprometió políticas comerciales importantes del sector agrícola, como el Sistema Andino de Franja de Precios (SAFP)<sup>21</sup> y los Fondos de Estabilización de Precios (FEP)<sup>22</sup>. Incluso, en los acuerdos comerciales negociados posteriormente con EFTA, Canadá y la UE, con algunas excepciones, se preservaron esas herramientas de política comercial.

<sup>21</sup> Este mecanismo permite mantener a raya el costo de importación de ciertos productos agropecuarios, que tienen precios inestables en mercados internacionales. La franja tiene un punto bajo y otro alto. Si el precio cae por debajo del punto bajo, se aumenta el impuesto de importación o arancel. Al contrario, cuando supera el punto alto, se rebaja a cero el arancel. Esto hace que a través de un impuesto variable se contrarresten las oscilaciones de los precios internacionales de esos bienes.

<sup>22</sup> Son mecanismos de fomento y desarrollo que buscan equilibrar el precio de un producto para fortalecer su comercialización. A partir de precios máximos y mínimos de referencia, determinados por el precio promedio del mercado y mediante cesiones y compensaciones se recaudan recursos con los que se financia la estabilización del precio. Cuando el precio del mercado es más bajo que el de referencia, el fondo compensa a los productores en un porcentaje de la diferencia entre ambos precios. Si es más alto, ellos deberán ceder al fondo dicho porcentaje.



### 2.1.1 TLC Colombia – Estados Unidos

Históricamente Estados Unidos ha sido el mayor socio comercial de Colombia. Desde 1991, Colombia tenía preferencias arancelarias en Estados Unidos por la “Ley de Preferencias Comerciales Andinas” (ATPA, por sus siglas en inglés). Estas fueron sustituidas en 2002 por la “Ley de Preferencias Arancelarias Andinas y Erradicación de la Droga” (ATPDEA, por sus siglas en inglés)<sup>23</sup>, mediante la cual Estados Unidos, de forma unilateral otorgaba acceso libre de arancel a más de 5.600 productos colombianos (Bermúdez, 2018, p. 127).

Durante la presidencia de George W. Bush (2001-2005; 2006-2009), Estados Unidos dio un giro en su política comercial, la cual pasó a dar mayor importancia a la negociación de diferentes acuerdos comerciales y a la eliminación progresiva de las preferencias comerciales que daba a los países andinos en el marco del ATPDEA (Bermúdez, 2018, p. 127). Esa nueva postura de Estados Unidos fue una de las razones que impulsó a Colombia en 2004 a negociar el TLC, con el fin de asegurar una relación comercial estable en el tiempo ante la inminente eliminación de las preferencias comerciales del ATPDEA (Portafolio, 1 de marzo 2017).

El TLC con Estados Unidos marcó un antes y un después para el sector agrícola colombiano. De acuerdo con Barreto (2015), mientras Colombia aceptó eliminar los principales mecanismos de protección en el sector agrícola (como el SAFP), Estados Unidos no cedió y pudo mantener sus ayudas a la producción interna (subsidios) y las barreras sanitarias y fitosanitarias (Barreto, 2015, p. 54). El establecimiento de estas condiciones, inequitativas desde cualquier punto de vista teniendo en cuenta las diferencias económicas, políticas y tecnológicas de cada país, impactaron de forma negativa en el sector agrícola colombiano.

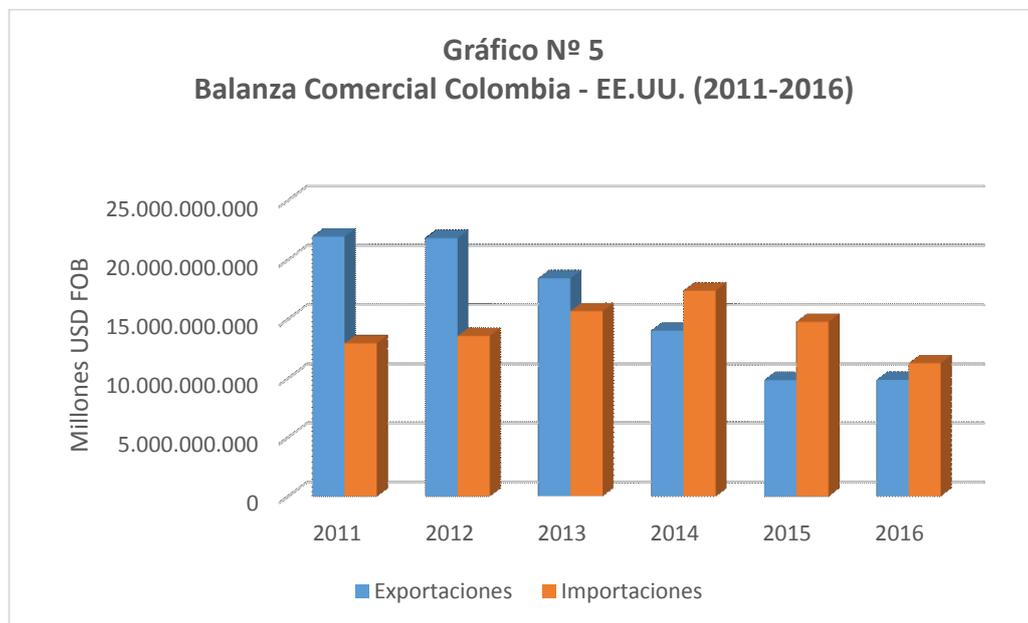
Analizando los datos de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) en el Gráfico N° 5, se observa que, en 2011, un año antes de que el acuerdo entrara

---

<sup>23</sup> El objetivo central de la ley era permitir la entrada sin aranceles de ciertos productos colombianos al mercado estadounidense para crear alternativas de empleo que sustituyeran la producción y el tráfico de drogas en los países andinos (Procolombia, s.f.). La ley creó un Sistema Generalizado de Preferencias (SGP), similar al de la UE (ver más adelante).

en vigor, la balanza comercial mostraba un superávit para Colombia de USD\$ 8.990 millones. En 2014, tan solo dos años después que el mismo entrara en vigor, la tendencia se revirtió y Colombia pasó a tener una balanza deficitaria superior a los USD\$ 3.185 millones, situación que hasta 2016 se mantuvo, pero con una importante reducción del déficit que pasó a ser de USD\$ 1.413 millones.

Es preciso aclarar que, al igual que con la UE, como se verá más adelante, el déficit de la balanza comercial con Estados Unidos obedeció en gran medida al deterioro de los términos de intercambio que afectaron los precios de las materias primas, especialmente las minero-energéticas, las cuales llegaron a representar el 84,6% de las exportaciones a ese país (La República, 22 de junio de 2017). De acuerdo con los datos de la DIAN, mientras en 2012 las exportaciones minero-energéticas a Estados Unidos representaban el 85% del total exportado (USD\$ 18.833 millones), en 2016 representaron el 34% del total exportado (USD\$ 9.879 millones), lo cual significa que cayeron en un promedio anual del 15% durante los primeros cuatro años del acuerdo.



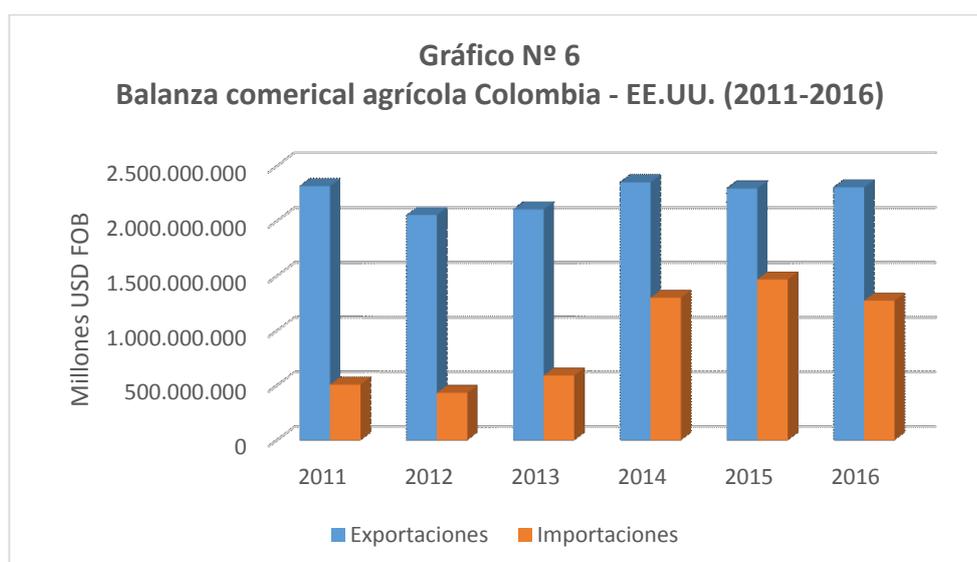
*Elaboración propia.*

*Fuente: DIAN - Sistema Estadístico de Comercio Exterior (SIEC)*

El hecho de que Estados Unidos pudiera mantener los subsidios a la producción agrícola permitió a los productores de ese país reducir significativamente los costes

de producción en detrimento de los campesinos colombianos, que no cuentan con ayudas del gobierno para su producción, lo cual impide al sector agrícola de Colombia competir en igualdad de condiciones con el estadounidense. Pero hay varias otras razones por las que la producción de los agricultores colombianos no puede competir con la fuerte demanda y competencia de las importaciones: una porción importante de las parcelas habilitadas para siembra es mal utilizada porque la tecnología es escasa, los precios de los insumos son elevados, las ayudas del gobierno son insuficientes y las pobres condiciones de infraestructura encarecen la comercialización de los bienes producidos (Sectorial, 28 de octubre de 2016).

En lo que respecta a la balanza comercial agrícola, el Gráfico N° 6 permite ver que hubo un importante deterioro después de que el acuerdo entró en vigor. La misma pasó de un saldo positivo de USD\$ 1.808 millones en 2011, un año antes del acuerdo, a USD\$ 1.514 millones en 2013 y a USD\$ 1.030 millones en 2016. A pesar de que las exportaciones han mostrado una tendencia positiva, su incremento entre 2012 y 2016 fue a una tasa de tan solo el 3% anual, mientras que el de las importaciones fue a una tasa del 31% anual en el mismo periodo. Lo anterior ha derivado en un deterioro del saldo positivo en la balanza comercial agrícola de Colombia con Estados Unidos del 11% al pasar de USD\$ 1.623 millones en 2012 a USD\$ 1.030 millones en 2016.



*Elaboración propia.*

*Fuente: DIAN - Sistema Estadístico de Comercio Exterior (SIEX)*



De acuerdo con los datos de la DIAN, en el periodo analizado, muchos de los incrementos en las importaciones desde Estados Unidos se dieron en productos que el campo colombiano puede producir como, por ejemplo, maíz (1.042%); y semillas y frutos oleaginosos (principalmente soja) (239%), productos que, según el (Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural- MADR, 2016), han presentado amplias reducciones en el área sembrada entre 1990 y 2015.

En general, teniendo en cuenta los datos expuestos, se puede afirmar que este acuerdo comercial ha sido lesivo para el sector agrícola de Colombia. Desde 2012 hasta 2016 el valor del comercio bilateral se ha reducido en algo más de 12% al pasar de USD\$ 35.422 millones a USD\$ 21.172 millones. Mientras que las exportaciones totales de Colombia hacia ese país cayeron en promedio 18% entre 2012 y 2016 al pasar de USD\$ 21.833 millones a USD\$9.879 millones; las importaciones cayeron en promedio 4% pasando de USD\$ 13.589 millones a USD\$ 11.293 millones en el mismo periodo.

### **2.1.2 TLC Colombia – Unión Europea**

De acuerdo con Conejero (2012), la relación comercial de Colombia con la Unión Europea (UE) tiene sus orígenes en el año 1983 con la firma de un Acuerdo de Cooperación entre la Comunidad Económica Europea (actual UE) y el Acuerdo de Cartagena (actual CAN)<sup>24</sup>. Posteriormente, en 1990 la UE planteó a los países andinos lo que se conoció como Sistema General de Preferencias Andino (SGP, más tarde SGP-Plus). Mediante este sistema, con vigencia de cuatro años y con posteriores prórrogas en 1994, 1998 y 2001, la UE liberó de aranceles a determinados productos (agrícolas, manufacturados y procesados) exportados desde los países al mercado común europeo (Conejero, 2012, p. 31).

---

<sup>24</sup> Los temas centrales del acuerdo fueron cooperación económica, cooperación comercial y cooperación para el desarrollo. Una de sus principales características es la reducción de aranceles por la UE a determinadas materias primas, principalmente energéticas y minerales, pero no a las agrícolas, contrarias a los intereses europeos y esenciales para los países andinos (Conejero, 2012, p. 23).



En 1993, la CAN y la UE firmaron el Acuerdo Marco de Cooperación. En este acuerdo, las partes se comprometieron a llevar la cooperación comercial al máximo posible de desarrollo e intercambio, además de imprimirle un carácter más político y social. El cumplimiento de principios democráticos y el respeto y garantía de los derechos humanos se convirtieron en condiciones para el acuerdo. En él, se abordaron temas amplios tales como energía, inversiones, medio ambiente, salud, tecnología, turismo, etc. (Conejero, 2012, p. 32).

En 2003 se suscribió el Acuerdo de Diálogo Político y Cooperación CAN-UE (ADPC). Los objetivos comunes fundamentales de ese acuerdo apuntaron, por un lado, a fortalecer y profundizar las relaciones de los bloques regionales en todos los ámbitos contemplados en el mismo, mediante el desarrollo del diálogo político y la intensificación de la cooperación y, por otro, a trabajar para crear las condiciones que les permitieran negociar, sobre la base de los resultados del programa de la Ronda Doha de la OMC para el desarrollo, un acuerdo de asociación viable y mutuamente beneficioso que incluyera un acuerdo de libre comercio (ADPC, 2003).

En 2007, con el fin de alcanzar un Acuerdo de Asociación, se dio un nuevo acercamiento bloque a bloque entre UE y CAN, que también incluía a los países centroamericanos. Este proceso pasó por diversas dificultades. De acuerdo con (Internacional Centre for Trade and Sustainable Development, ICTSD, 2010), la discusión central giró en torno a las diferencias de los países andinos relacionadas con temas de propiedad intelectual y protección de la biodiversidad, además de las exigencias de algunos de esos países a la UE para que ésta redujera las políticas proteccionistas que afectaban a sus exportaciones.

Sin embargo, la Comisión Europea mantuvo una postura rígida y dos años después de haber iniciado las negociaciones Ecuador, Bolivia y los países centroamericanos habían abandonado el proceso. Con la salida de esos países, la dinámica de las negociaciones cambió radicalmente dando paso a lo que se denominó Acuerdo de Asociación Multipartes, en el que tan solo Colombia y Perú concluyeron las negociaciones el 1 de marzo de 2010. En ellas se negociaron de



forma conjunta los textos del acuerdo y, de forma separada, las listas de acceso a los mercados de la UE (Espinosa, 2013, p. 28).

El 26 de julio de 2012 se firmó el acuerdo comercial y hubo que esperar hasta el 1 de agosto de 2013 para que comenzara a aplicarse de forma provisional, hasta que cada uno de los países miembros de la UE lo ratificara y lo incorporara en sus respectivas legislaciones. Colombia ratificó el acuerdo el 5 de noviembre de 2014 (Zygierewicz, 2018).

Según la SAC (2012), en materia agrícola, el TLC con la UE es favorable y positivo para Colombia. Contrario a lo que sucedió en el TLC con Estados Unidos, el país pudo mantener sus instrumentos de política comercial además de ampliar el acceso de productos a mercados de la UE, gracias a las mejores condiciones conseguidas para obtener admisibilidad sanitaria. Para Colombia, la agricultura y los temas sanitarios fueron el eje central de la negociación, razón por la cual las modalidades de negociación en agricultura e industria se hicieron por separado (Espinosa, 2013, pp. 21-22).

Espinosa (2013, p. 21) informa que la negociación sobre agricultura se hizo en base a una matriz de intereses (ver Cuadro 1) sobre los cuales Colombia logró que se cumplieran casi todos, a excepción de los mecanismos para contrarrestar las ayudas internas que distorsionan el comercio. Con el acuerdo comercial, todos aquellos beneficios de los que gozó Colombia durante los años anteriores al acuerdo, como parte del SGP-Plus, se volvieron permanentes (igual que lo que sucedió con el ATPDEA en el TLC con Estados Unidos) y además se ampliaron beneficios para otros productos que antes no estaban cubiertos (Entra en vigencia el TLC entre Colombia y la Unión Europea, 2013).

**Cuadro N° 1**  
**MATRIZ DE INTERESES DE COLOMBIA EN AGRICULTURA**

Capítulo	Asuntos	Interés de Colombia
Agricultura	Acceso a Mercados - Liberalización de la oferta exportable actual y potencial	- Lograr acceso libre de aranceles para la oferta exportable actual y potencial agropecuaria colombiana, con inclusión de aquellos productos que se beneficien de los Regímenes Aduaneros Especiales.

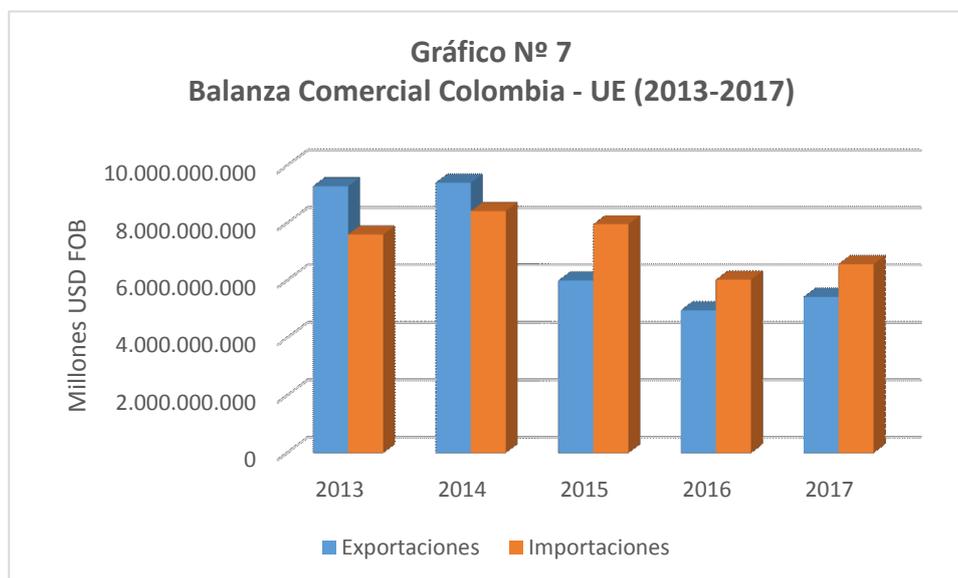


	agropecuaria de Colombia.	<ul style="list-style-type: none"><li>- Consolidar las preferencias del SGP- Plus.</li><li>- Eliminar barreras arancelarias, restricciones cuantitativas y otras barreras no arancelarias para facilitar el acceso real de la oferta agropecuaria colombiana.</li><li>- Acordar asimetría en las modalidades de desgravación a favor de Colombia.</li></ul>
Agricultura	Acceso a mercados - Tratamiento de los productos sensibles de Colombia	<ul style="list-style-type: none"><li>- El programa de liberalización tendrá en cuenta el impacto sobre la producción colombiana sensible.</li><li>- Tener en cuenta la aplicación de la “Cláusula de Preferencia” del TLC Colombia – EEUU y las disposiciones de NMF de otros acuerdos comerciales, como referente de la negociación.</li></ul>
Agricultura	Acceso a mercados - Restricciones a las exportaciones e importaciones	<ul style="list-style-type: none"><li>- Eliminar restricciones a las exportaciones y a las importaciones para el comercio bilateral.</li></ul>
Agricultura	Acceso a mercados – Salvaguardia Especial Agropecuaria	<ul style="list-style-type: none"><li>- Contar con un mecanismo automático de defensa comercial, para regular las importaciones de los productos sensibles que lo requieran en el sector agropecuario.</li></ul>
Agricultura	Ayudas Internas - Mecanismos para contrarrestar la ayuda interna que distorsiona el comercio	<ul style="list-style-type: none"><li>- Continuar buscando el desmonte de las ayudas internas distorsionantes del comercio en la OMC.</li><li>- Mantener mecanismos para contrarrestar los efectos distorsionantes derivados de la aplicación de ayudas internas en la Unión Europea.</li><li>- Tendrá a su disposición las medidas de apoyo interno a la agricultura que sean necesarias.</li></ul>
Agricultura	Competencia de las exportaciones – Subsidio a la exportación	<ul style="list-style-type: none"><li>- Eliminar toda forma de subsidio a la exportación contemplada en el marco de la OMC para el comercio bilateral y evitar cualquier posibilidad de reintroducción.</li></ul>
Agricultura	Competencia de las exportaciones – Empresas Comerciales de Estado	<ul style="list-style-type: none"><li>- Trabajar de manera conjunta hacia un Acuerdo en la OMC respecto a las Empresas Comerciales del Estado para que eliminen las distorsiones al comercio.</li></ul>
Agricultura	Comité agropecuario - Monitoreo del Acuerdo y Solución de Controversias	<ul style="list-style-type: none"><li>- Acordar la creación de un Comité agropecuario que se encargue del monitoreo, implementación y revisión del Acuerdo, para hacer las recomendaciones pertinentes a la Comisión Administradora. Así mismo que garantice procedimientos ágiles, eficaces para tratar los temas de su competencia.</li></ul>

Fuente: Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural (MADR, 2009). Disponible en: <http://www.tlc.gov.co/loader.php?!Servicio=Documentos&IFuncion=verPdf&id=60269&name=COLUEMatrizIntereses24febrero09.pdf&prefijo=file>

En 2013, año en que entró en vigor el acuerdo comercial con la UE, Colombia tenía una balanza comercial superavitaria de USD\$ 1.678 millones; cuatro años más tarde, la balanza pasó a ser deficitaria para el país en USD\$ 1.137 millones (Gráfico N° 7). El año 2014 presentó el intercambio comercial más alto entre las partes al alcanzar USD\$ 17.836 millones, sin embargo, en los años siguientes ese intercambio se redujo en promedio 12% al pasar a USD\$ 12.016 millones en 2017. El deterioro del intercambio comercial obedeció principalmente a dos factores: por

un lado, la desaceleración económica que afrontó América Latina desde el año 2012 y, por el otro, la caída de los precios de las materias primas (EFE, 2017).



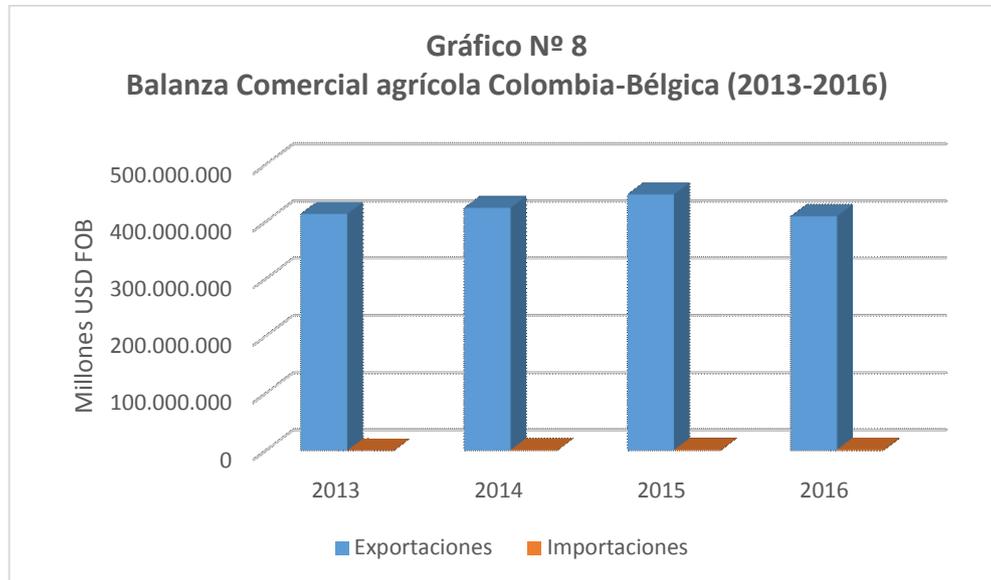
*Elaboración propia.*

*Fuente: Oficina de Estudios Económicos del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. Datos DANE-DIAN.*

A pesar del deterioro de la balanza comercial, jalonado en mayor medida por la caída de las exportaciones minero-energéticas, el panorama del sector agrícola fue diferente. Según datos del MADR, las exportaciones agrícolas a la UE durante los primeros cinco años de vigencia del acuerdo, han aumentado en un promedio de 6,3% anual, con el banano, el café, el aguacate, la panela, el aceite de palma y las uchuvas presentando el mayor crecimiento (Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural – MADR, 2018).

Bélgica, España y los Países Bajos (Holanda) se han consolidado como los países de mayor intercambio comercial (Asociación Nacional de Comercio Exterior - ANALDEX, 2018). Con los tres países la balanza comercial agrícola es favorable para Colombia a pesar de algunos altibajos. En el caso de Bélgica, país con el que se ha presentado el mayor volumen de exportaciones agrícolas, el Gráfico N° 8 permite observar un aumento del superávit al pasar de USD\$ 413 millones en 2013 a USD\$ 423 millones en 2014, un año después del acuerdo, y a USD\$ 446 millones en 2015. Si bien en 2016 las exportaciones tuvieron una importante reducción, la

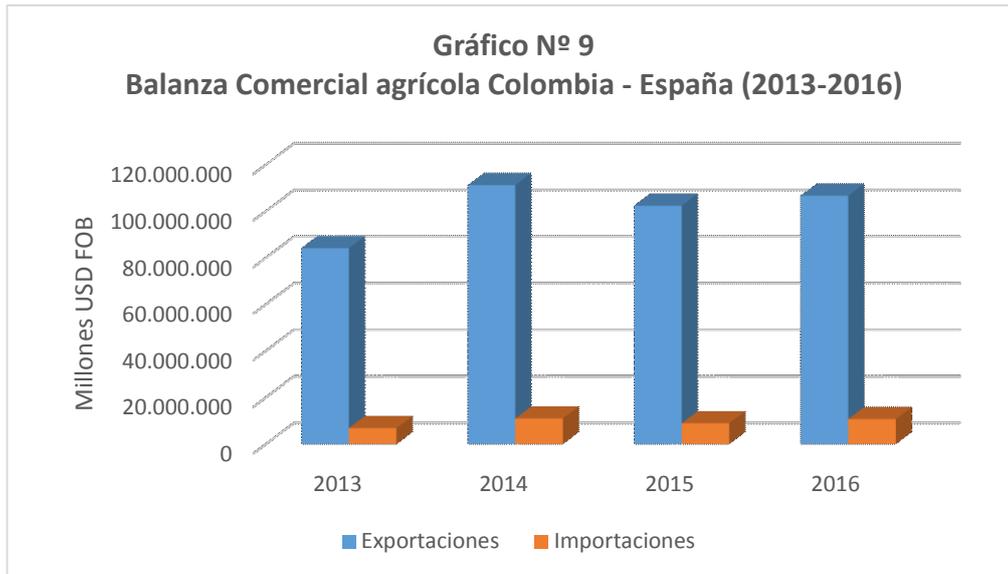
balanza siguió siendo favorable para Colombia en más de USD\$ 407 millones. Los productos con más demanda en ese país, en el periodo analizado, fueron frutas frescas, café y tabaco.



*Elaboración propia.*

*Fuente: DIAN - Sistema Estadístico de Comercio Exterior (SIEC)*

En cuanto a España, de acuerdo con el Gráfico N° 9, mientras que en 2013 la balanza comercial agrícola fue favorable en más de USD\$ 77 millones, en 2014 se amplió un 23% al pasar a USD\$ 100 millones. Posteriormente, en 2015, a pesar de que tanto las exportaciones como las importaciones cayeron, la balanza siguió siendo superavitaria en USD\$ 93 millones y, en 2016, en algo más de USD\$ 95 millones. En este caso, los productos de mayor exportación fueron café, plantas vivas y cacao.



*Elaboración propia.*

*Fuente: DIAN - Sistema Estadístico de Comercio Exterior (SIEC)*

Por último, cabe destacar que, con los Países Bajos, a diferencia de lo sucedido con Bélgica y España, el incremento del superávit de la balanza comercial agrícola ha sido constante desde 2013. Mientras que en ese año el saldo a favor fue de USD\$ 90 millones, en 2014 pasó a ser de USD\$ 110 millones, en 2015, USD\$ 131 millones y, en 2016, USD\$ 160 millones (ver Gráfico 10). Los productos de mayor demanda fueron frutas frescas, plantas vivas y café.



*Elaboración propia.*

*Fuente: DIAN - Sistema Estadístico de Comercio Exterior (SIEC)*



En términos generales, este acuerdo ha sido favorable para el sector agrícola de Colombia porque los beneficios arancelarios han incentivado nuevas exportaciones entre las que podemos encontrar frutas consideradas exóticas, como gulupa, granadilla, uchuva, y aguacate, uno de los productos que más se ha posicionado en el mercado europeo. Sin embargo, han sido el banano o plátano y el café los productos que más han promovido las exportaciones agrícolas de Colombia a la UE, al superar los USD\$ 3.000 millones cada uno en los primeros cinco años de vigencia del acuerdo (MADR, 2018).

Si bien, tanto en el TLC con Estados Unidos como en el TLC con UE, Colombia no pudo conseguir el desmonte de las ayudas internas a la producción agrícola en esos países, la principal diferencia por la cual un acuerdo ha sido más negativo para el sector agrícola que el otro radica en que, en el primero Colombia accedió a desmontar los mecanismos que le permitían contrarrestar los efectos distorsionantes provocados por las ayudas internas, específicamente el SAFP y los FEP, mientras que en el segundo los pudo mantener.

### **2.1.3 Alianza del Pacífico**

De los acuerdos negociados por diferentes gobiernos colombianos a partir del 2000, la AP ha sido el que mayores expectativas ha generado tanto en Colombia como en sus demás miembros, así como también en numerosos países que optaron por participar como observadores. La AP surgió cuando Colombia había quedado aislada de América Latina a consecuencia de diferentes disputas con Ecuador y Venezuela y el declive de Estados Unidos (su principal socio comercial) como figura hegemónica (Amsden 2001; Nye 2003; Zakaria 2011, en Urrego-Sandoval, 2015: 7). Debido a la necesidad de afianzar su inserción internacional, se establecieron políticas para diversificar relaciones comerciales y temas de su agenda externa, que previamente por la lucha contra grupos guerrilleros y tráfico de drogas se había centrado en Estados Unidos y en la política de seguridad (Reina, 2013), y se enfatizaron las relaciones económicas externas.



En cuanto a los empresarios, es evidente que había sectores económicos de Colombia que apoyaban el acuerdo y otros que se oponían a él. Para Rafael Mejía López, presidente de la SAC, la AP era la peor negociación comercial que el país había hecho, aún por encima del TLC con Estados Unidos. Según Mejía, el 92% del comercio liberado en el Protocolo Adicional era una ficción que tan solo buscaba ocultar el mal resultado obtenido por Colombia en materia agrícola en esta negociación, pues ese porcentaje ya se encontraba liberado en acuerdos bilaterales con Chile y Perú desde 2003 y con México, desde 2004<sup>25</sup> (Portafolio, 19 de febrero de 2014). Lo único que quedaba por negociar era el 8% restante, que correspondía a productos sensibles del sector agrícola.

Una percepción similar fue la de Jens Mesa Dishington, presidente la Federación Nacional de Cultivadores de Palma de Aceite (FEDEPALMA), quien sostuvo que la AP era negativa para Colombia ya que no generaría ningún beneficio para ese sector. Además, representaría un costo para la agroindustria puesto que la negociación implicaba la eliminación del SAFF, instrumento fundamental para estabilizar los costos de importación de aceites y grasas, materias primas básicas de la agroindustria colombiana que se caracterizaban por la alta volatilidad de sus precios en el mercado internacional (Espinosa, 2013). Mesa Dishington aseveró que el gobierno no había defendido los intereses del sector agrícola colombiano, en la medida en que la AP no incluía la aplicación de mecanismos de defensa comercial para productos del sector, a pesar de las distorsiones que lo caracterizaban (Vanguardia, 7 de diciembre de 2014).

En la misma línea, Rafael Hernández Lozano, presidente de la Federación Nacional de Arroceros (FEDEARROZ), advirtió que la AP podría generar una situación incluso más compleja para el sector que la provocada por el TLC con Estados Unidos. Para el dirigente gremial el problema no eran los países miembros de la AP, sino los que tenían intenciones de ingresar al acuerdo como, por ejemplo, Australia, Costa Rica, Japón, Panamá, Uruguay, entre otros, exportadores netos de arroz con amplios subsidios para sus productores. Esa situación ponía en riesgo la

---

<sup>25</sup> La excepción era el sector automotriz que se acabó de liberar en 2011.

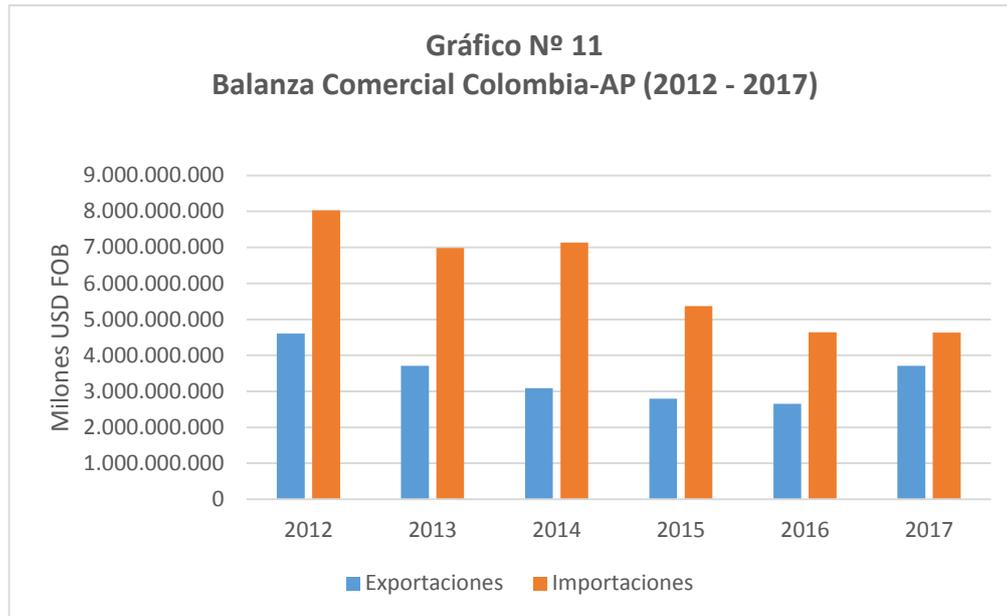


producción nacional, principalmente por la poca ayuda que recibían los productores colombianos por parte del gobierno para mejorar la producción y elevar su competitividad (El Espectador, 24 de mayo de 2013).

Aunque los datos disponibles son escasos, quizás por el corto periodo de vigencia del acuerdo, estos muestran una tendencia negativa para el sector agrícola del país. Para el análisis del intercambio comercial entre Colombia y los demás miembros de la AP (Gráfico N° 11), se tomaron los datos disponibles de la DIAN en el periodo entre 2012 y 2017, es decir, desde la firma del Acuerdo Marco.

Para el caso de la balanza comercial agrícola, primero se hace un análisis país por país (Gráficos N° 12, N° 13 y N° 14, respectivamente) y posteriormente se suman tanto exportaciones como importaciones totales de Colombia con los demás miembros de la AP, para obtener la balanza comercial agrícola Colombia – AP (Gráfico N° 15). Los capítulos que se tuvieron en cuenta para este análisis fueron, según los datos de la DIAN: (06) Plantas vivas y productos de la floricultura; (07) – Legumbres y hortalizas, plantas, raíces y tubérculos alimenticios; (08) Frutos comestibles, cortezas de agrios o de melones; (09) – Café, yerba mate y especias; (10) – Cereales; (12) – Semillas y frutos oleaginosos, semillas y frutos diversos; (18) – Cacao y sus preparaciones; y, (24) – Tabaco y sucedáneos del tabaco elaborados.

Desde la entrada en vigor del Acuerdo Marco de la AP (20 de julio de 2015) y del Protocolo Adicional al Acuerdo Marco (1 de mayo de 2016), el impacto sobre el sector agrícola ha sido negativo, aunque no para otros sectores. El Gráfico N° 11 permite ver que, en 2012, año en el que se firmó el Acuerdo Marco, la balanza comercial general de Colombia con los países de la AP era deficitaria, situación que persistía inclusive en 2017, aunque es preciso destacar que el déficit, que rondaba el 27% en 2012, se redujo considerablemente y pasó a ser de 11% en 2017.



*Elaboración propia.*

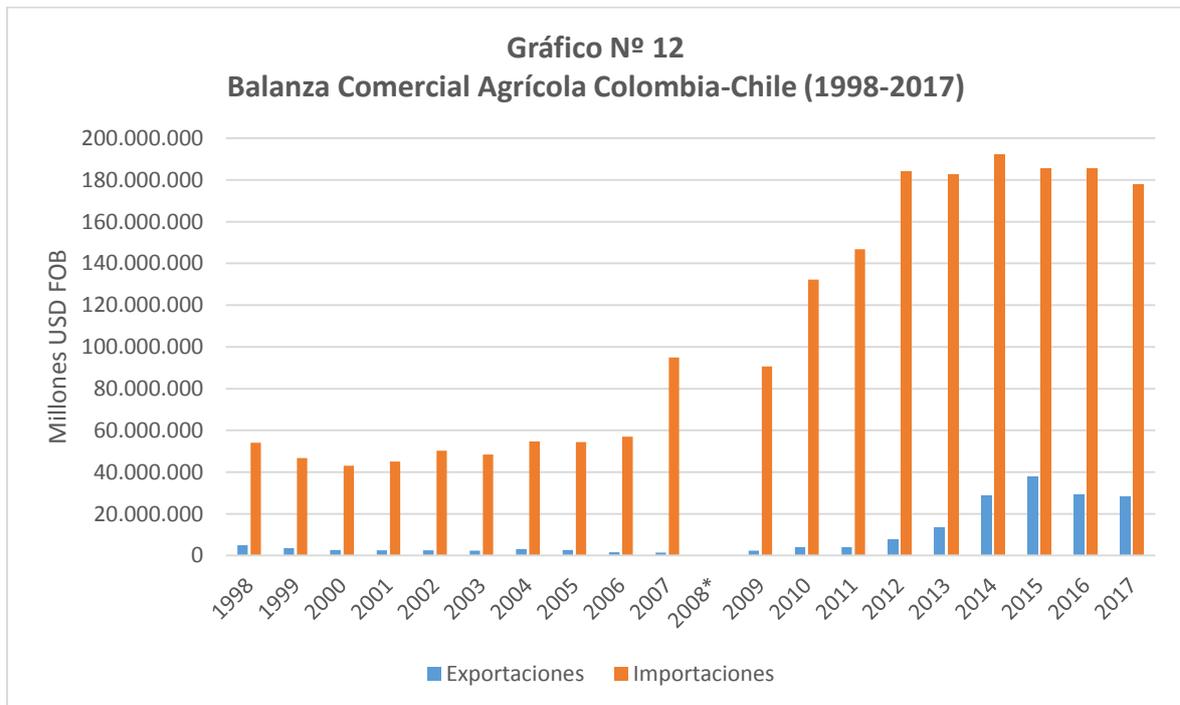
*Fuente: Oficina de Estudios Económicos del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo.  
Datos DANE-DIAN.*

Los principales sectores que impulsaron las exportaciones del país durante el primer año del acuerdo fueron: Química Básica (16%); Industria Automotriz (12%); Carbón (11%); Jabones, Cosméticos, otros (9%); Agroindustria (9%); Maquinaria y Equipo (8%); Petróleo y Derivados (8%). En el segundo año del acuerdo, estos mismos sectores fueron los que más aportaron en las exportaciones con algunas variaciones importantes: Carbón (30%); Química Básica (11%); Industria Automotriz (9%); Jabones, Cosméticos, otros (9%); Agroindustria (8%); Petróleo y Derivados (7%); Maquinaria y Equipo (6%). Durante esos periodos la participación del sector agrícola fue casi nula. En el 2016 las exportaciones del sector representaron el 1% y en el 2017 el 2%.

Por el lado de las importaciones, los sectores con más demanda por parte de Colombia durante el primer año fueron: Maquinaria y Equipo (24%); Industria Automotriz (16%); Metalúrgica (12%); Química Básica (10%); Agroindustria (9%). En el segundo año del acuerdo, las importaciones de Colombia vinieron de los mismos sectores con algunas variaciones: Maquinaria y Equipo (25%); Industria Automotriz (16%); Metalúrgica (13%); Química Básica (9%); Agroindustria (6%). Es preciso destacar que, en el sector agrícola, las importaciones superaron las

exportaciones en el mismo periodo de tiempo y tanto en 2016 como en 2017 las importaciones agrícolas fueron 6% del total.

En lo concerniente al sector agrícola, el Gráfico N° 12, muestra un déficit sostenido de la balanza comercial agrícola de Colombia con Chile. Mientras que, en 2012 el déficit superó los USD\$ 176,2 millones (92%), en 2016 pasó a ser de USD\$ 156,6 millones (73%), y en 2017 de USD\$ 149,4 millones (72%). Las exportaciones agrícolas de Colombia a Chile, que en 2012 fueron de USD\$ 8,0 millones, en 2016 aumentaron un 29% y en 2017 tuvieron una caída del 1%. Entre 2012 y 2017 las exportaciones que más cayeron fueron las de Semillas y Frutos Oleaginosos con una reducción del 49% y el Café 8%.

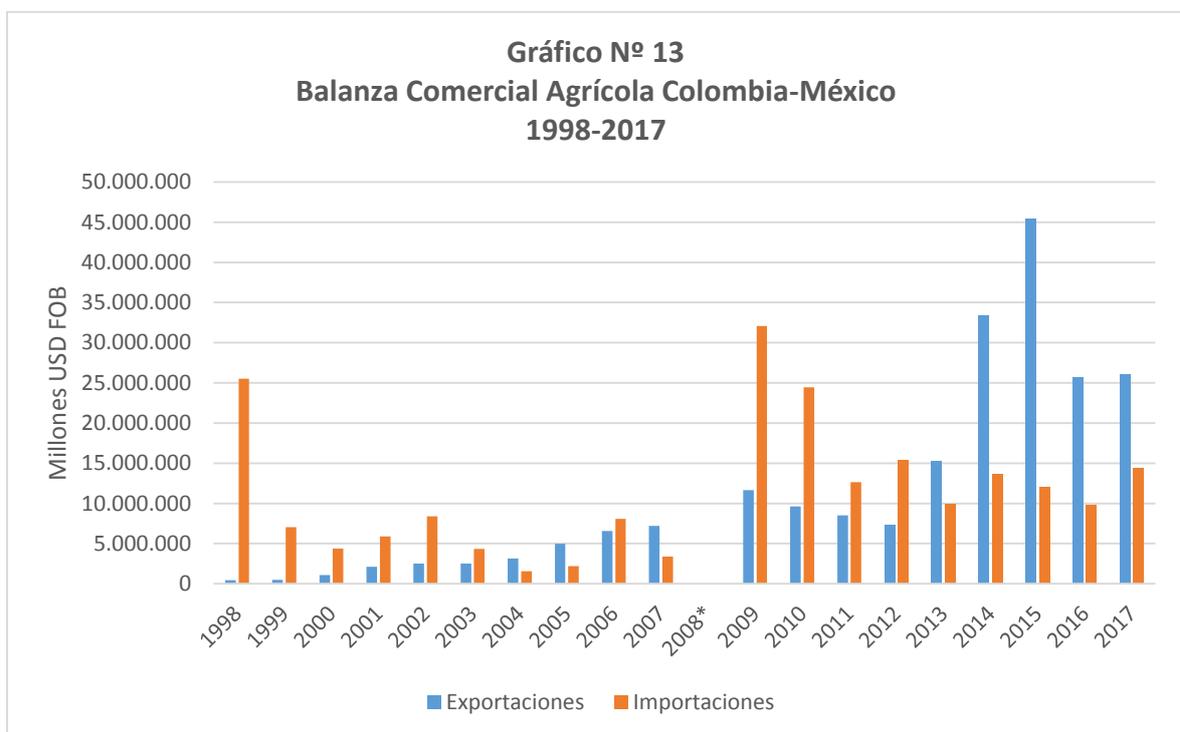


*Elaboración propia.*

*Fuente: DIAN - Sistema Estadístico de Comercio Exterior (SIEX)*

*\* Los datos de las importaciones no están disponibles, por esta razón tampoco se tuvieron en cuenta los datos de las exportaciones.*

Con México, si bien como lo muestra el Gráfico N° 13, la balanza comercial agrícola con ese país es favorable para Colombia desde el 2013, un año después de la firma del Acuerdo Marco, entre 2014 y 2017 ella se ha deteriorado. Mientras que, por un lado, las exportaciones que en 2012 rondaron los USD\$ 7,3 millones, con un pico de UDS\$ 45,3 millones en 2015, en 2016 cayeron a USD\$ 25,6 millones y en 2017 apenas llegaron a USD\$ 26,0 millones (lo cual significa un aumento del 29% anual), por el otro lado, las importaciones cayeron 1% en promedio anual, al pasar de USD\$ 15,3 millones en 2012 a USD\$ 14,4 millones en 2017.



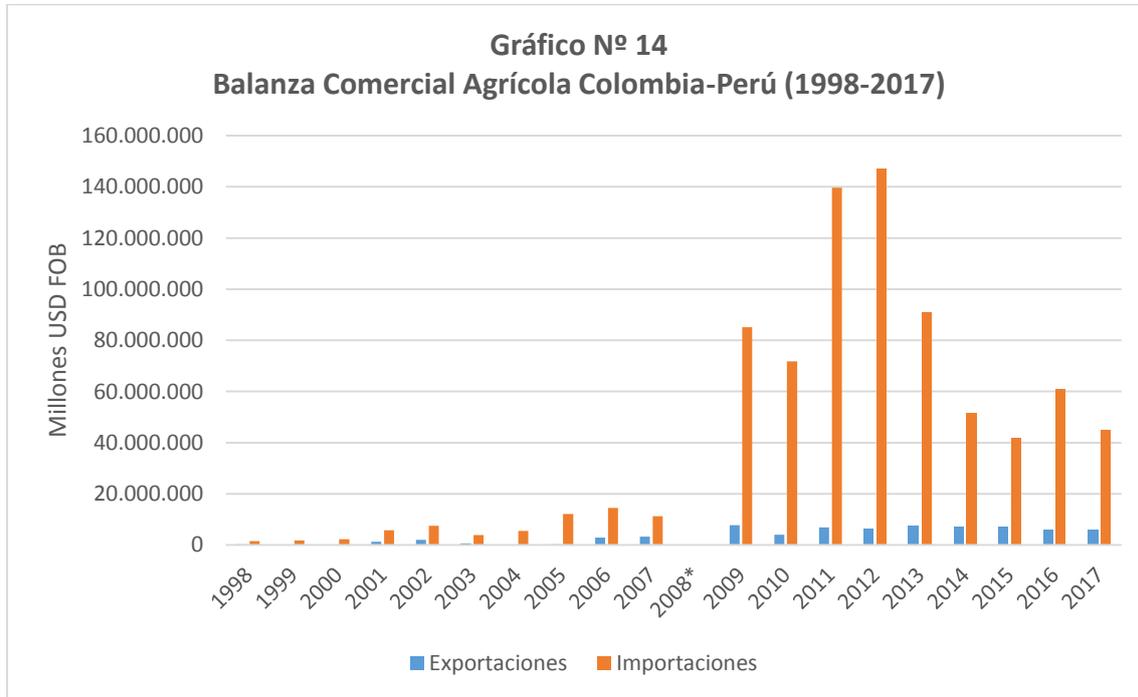
*Elaboración propia.*

*Fuente: DIAN - Sistema Estadístico de Comercio Exterior (SIEX)*

*\* Los datos de las importaciones no están disponibles, por esta razón tampoco se tuvieron en cuenta los datos de las exportaciones.*

Por último, el Gráfico N° 14 muestra la balanza comercial agrícola de Colombia con Perú. Al igual que con Chile, desde 2012, año en que se firmó el Acuerdo Marco, la balanza ya era deficitaria. En este caso, mientras que las importaciones cayeron en un promedio anual del 21% en el periodo 2012 y 2017, al pasar de USD\$ 147,1 millones en 2012 a USD\$ 45,0 millones en 2017, las exportaciones

cayeron en un promedio anual de 2% al pasar de USD\$ 6.5 millones en 2012 a USD\$ 5,9 millones en 2017.



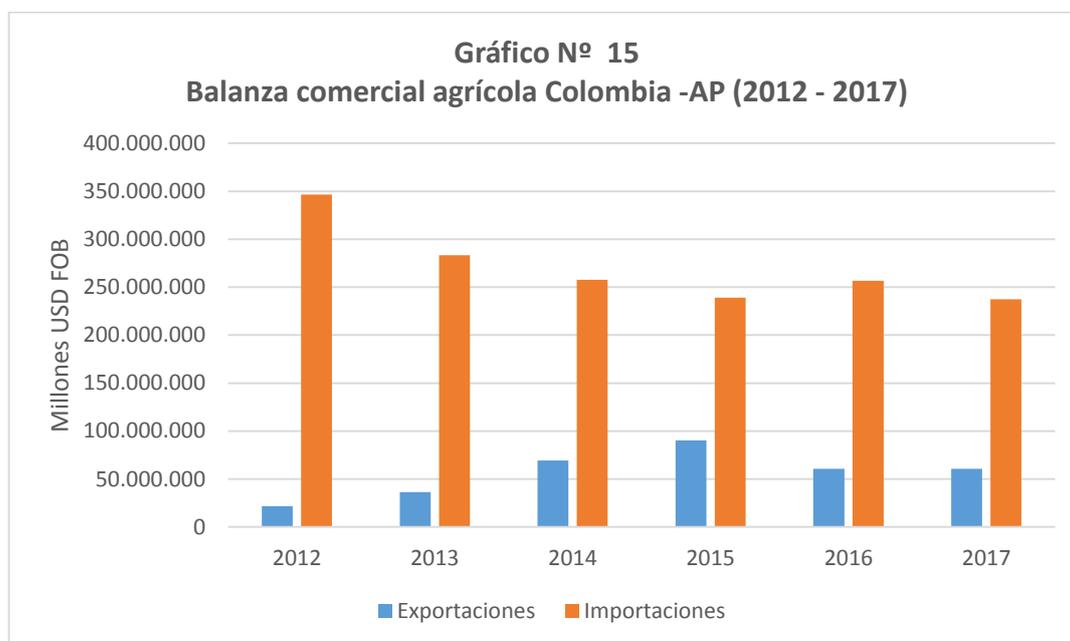
*Elaboración propia.*

*Fuente: DIAN - Sistema Estadístico de Comercio Exterior (SIEX)*

*\* Los datos de las importaciones no están disponibles, por esta razón tampoco se tuvieron en cuenta los datos de las exportaciones.*

Llama la atención el profundo deterioro de las exportaciones de café a Perú, que presentan una caída del 72% en promedio anual al pasar de USD\$ 1,0 millón a apenas USD\$ 1.956, mientras que las importaciones de ese producto cayeron a una tasa promedio del 28% entre 2012 y 2017. Pero, según el Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural (- MADR, 2016), crecieron las exportaciones de esencias y extractos de café, de manera que, aunque se exportó menos café en grano puede haberse exportado más café industrializado. Esto resulta coherente con el hecho que entre el primer y el segundo año de vigencia de la AP las exportaciones de la agroindustria colombiana se mantuvieron estables (9%) mientras sus importaciones bajaron de 8% a 6%, por lo cual la agroindustria colombiana puede haber incorporado más productos agrícolas nacionales, como café en grano.

Finalmente, al sumar el total de exportaciones e importaciones agrícolas entre Colombia y los demás miembros de la AP (Gráfico N° 15), se observa una leve reducción del déficit de la balanza comercial agrícola para Colombia con los demás miembros de la AP. Sin embargo, la reducción de ese déficit se debe principalmente por la fuerte caída de las importaciones y no por un crecimiento sostenido y exponencial en el valor de las exportaciones. Al respecto, mientras las importaciones cayeron de USD\$ 346,6 millones en 2012 a USD\$ 237,4 millones en 2017, las exportaciones aumentaron de USD\$ 21,7 millones en 2012 a USD\$ 60,5 millones en 2017. Lo anterior significa que mientras las importaciones cayeron en una tasa promedio anual del 7%, las exportaciones crecieron a una tasa promedio anual de 23%.



*Elaboración propia.*

*Fuente: DIAN - Sistema Estadístico de Comercio Exterior (SIEX)*

En resumen, si bien la balanza comercial total con la AP mejoró en términos relativos sin dejar de ser deficitaria, las exportaciones colombianas y principalmente las importaciones cayeron entre 2012 y 2017 4% y 10%, respectivamente (Gráfico N° 11). Mientras las exportaciones agrícolas crecieron en poco menos de USD\$ 39,0 millones entre 2012 y 2017, la caída de las importaciones estuvo por encima de los USD\$ 109,2 millones en el mismo periodo. Por lo tanto, de acuerdo



con los datos observados, la AP ha impactado de forma negativa en el sector agrícola. Las importaciones, a pesar de la fuerte caída, desde los países de la AP siguen siendo mayores y las exportaciones hacia ellos, menores.

En cuanto a las percepciones de algunos de sus empresarios, en 2018, para Alejandro Vélez, vicepresidente técnico de la SAC, la AP es negativa para el sector agrícola porque en las negociaciones previas que había hecho el país con Chile y Perú, a través de la CAN, y con México en el marco del G3 (más adelante convertido en G2 por la salida de Venezuela en 2006), Colombia había hecho la salvaguardia sobre una serie de productos sensibles, cuyo tratamiento arancelario estaba bajo el SAFF (Vélez, 2018).

De acuerdo con Vélez (2018), en esos productos y en esas negociaciones Colombia había logrado acuerdos bastante buenos. Por ejemplo, había obtenido la liberalización de los aceites de palma con México y, a cambio de eso no hizo ninguna concesión en el SAFF, lo que ponía al sector agrícola colombiano en una posición favorable. Colombia no tenía amenazas por cuenta de oleaginosas o aceites de grasas vegetales elaborados de soja provenientes de México, pero sí tenía espacio de acceso a ese mercado (Vélez, 2018).

En la negociación con Chile, Colombia salvaguardó también la aplicación del SAFF y el desmonte de los aranceles para proteger la estabilización de los precios, lo cual le garantizaba al país que no iba a haber desviaciones artificiales de los flujos de comercio, como que empresas chilenas compraran insumos en Argentina o Brasil y los transformaran para enviarlos a Colombia (Vélez, 2018). Con Perú, vía CAN, el comercio ya estaba liberado, además de que son mercados complementarios adecuados a un régimen comercial común. A diferencia de Chile y México, Perú representaba poca amenaza para el sector agrícola colombiano (Vélez, 2018).

Por las razones anteriores (Colombia ya tenía abiertos esos mercados y lo único que quedaba por liberar eran los productos sensibles del sector agrícola), la SAC se opuso a las negociaciones del Protocolo Adicional de la AP, como se había



opuesto a la firma del acuerdo. La SAC pretendía hacerle ver al gobierno que estaba cediendo en un ámbito en el que no iba a ganar nada a cambio y, por el contrario, Colombia se arriesgaba a perder las ventajas obtenidas en negociaciones previas con Chile y México, como las salvaguardias en los productos bajo el SAFP.

Según Vélez (2018), si bien la posición de la SAC ante este acuerdo en un principio fue negativa, siempre tuvo la disposición de negociar con el gobierno para proteger al sector agrícola y se hicieron reuniones con delegados del Ministerio de Agricultura. En ellas se establecieron algunos compromisos como la exclusión de los bienes sensibles<sup>26</sup> y la no vulneración del SAFP. Sin embargo, en las negociaciones, de forma unilateral, el gobierno entregó lo ganado en acuerdos anteriores haciendo concesiones que en nada beneficiaron ni al país ni al sector y rompiendo los compromisos asumidos. Por esta razón, la SAC tuvo una reacción fuerte contra de la suscripción del acuerdo (Vélez, 2018).

En el caso del sector agrícola, se mantiene la percepción negativa de la SAC frente a la AP. Vélez sostiene que ha sido un acuerdo más de “vitrina política” que de efectividad comercial y que ha traído más sinsabores que alegrías al sector agrícola colombiano (Vélez, 2018). Advierte que cuando se miran las cifras de comercio de los países de la AP, como los flujos de comercio ya estaban establecidos desde 1994 en los acuerdos bilaterales previos, la AP ha generado nuevos flujos de comercio en el sector agropecuario hacia Colombia, pero nada más (Vélez, 2018). No ha alterado, por ejemplo, su contribución al PIB que para 2017 seguía estimándose en cerca de 6 % (Reyes, 2018).

En la misma línea, Steffany Martínez, asesora económica de la SAC, sostiene que la posición negativa de esa asociación frente a la AP se mantiene, básicamente, porque el gobierno no ha cambiado su posición frente al Acuerdo Marco. Martínez manifiesta que en este momento se están negociando los términos con los países candidatos a Estados Asociados y la SAC ha hecho énfasis en no incluir productos como la leche y sus derivados y el azúcar en la lista de

---

<sup>26</sup> Los bienes sensibles del sector agrícola que se dejaron sin desgravar en el Protocolo fueron 74 mientras la SAC consideraba que 209 debían ser declarados sensibles (Revista Dinero, 12 de agosto de 2014)



productos a negociar, pues son subsectores sensibles dentro de esas negociaciones (Martínez, 2019).

Por su parte, para Jean Paul Van Brackel, director de investigaciones económicas de FEDEARROZ, el arroz es uno de los productos con mayor riesgo de ser afectado por el aumento significativo de su importación desde otros países, en el caso de la AP proveniente principalmente de Perú. Esto puede tener un impacto negativo en la economía, puesto que se puede afectar el empleo y el crecimiento económico nacional. Adicionalmente, Van Brackel sostiene que los procesos de desgravación arancelaria, como el que contempla la AP, implican un riesgo en la medida que promueven la caída de los precios del arroz en el mercado colombiano. Por las razones anteriores, FEDEARROZ considera que la AP es negativa para el sector arrocero de Colombia (Van Breckel, 2019).

Sin embargo, el impacto negativo de la AP sobre el sector arrocero de Colombia, no es responsabilidad exclusiva de la AP. Según Van Brackel, el país tiene problemas internos en materia de infraestructura logística y de baja tecnología, por lo que se debe mejorar la infraestructura de carreteras secundarias y terciarias, la infraestructura para riego, la intensidad de la aplicación de tecnología y la mano de obra calificada (Van Breckel, 2019).

En contradicción con lo anterior, para Jaime González, director de Gestión Comercial Estratégica de FEDEPALMA, la percepción actual de este gremio sobre la AP es positiva, porque no vulnera las condiciones de acceso al mercado colombiano y garantiza el libre acceso de productos colombianos a los países miembros (González, 2019). De acuerdo con el funcionario, si bien durante las negociaciones del acuerdo la posición del gremio fue negativa, éste, posteriormente, tuvo la posibilidad de la mano del gobierno de negociar la incorporación de Requisitos Específicos de Origen (REOS) que aseguraran que el libre comercio en la AP se diera únicamente para los aceites y grasas producidos en los países miembros.



Esto al final hizo que la eliminación del SAFP no tuviera la sensibilidad que en principio preocupó al gremio. Con la negociación de los REOS, se logró contener la sensibilidad que temía el sector palmero y se ratificó para los aceites de palma colombianos el libre acceso a Perú, Chile y México, que ya tenía por la vía de la CAN en el caso del primero y de manera bilateral en el caso de los otros dos países (González, 2019).



## **CAPÍTULO III: Sector Automotriz**

### **3.1 Evolución de la industria automotriz en Colombia**

El origen de la industria automotriz en Colombia se remonta a los primeros años del siglo XX, cuando llegaron al país los primeros vehículos importados de diferentes marcas: Cadillac, Fiat, Renault y posteriormente, Ford (Modelo T) y Camiones Reo (Quiroga, Munar y Peña, 2012, P. 8). Después de más de cincuenta años importando vehículos, en la década de los años sesenta nacieron tres de las ensambladoras más importantes en el país: GM Colmotores, la Compañía Colombiana Automotriz (CCA) y Renault-Sofasa.

#### **3.1.1 GM - Colmotores**

El 27 de julio de 1956, durante los últimos meses del gobierno militar del General Gustavo Rojas Pinilla (1953-1957) por impulso del empresario Germán Montoya Vélez, se iniciaron en Bogotá las obras para crear la primera planta ensambladora en Colombia, la Fábrica Colombiana de Automotores S.A. – Colmotores (Revista Motor, 29 de Julio de 2016).

La fábrica inició sus operaciones el 1 de febrero de 1962. Los primeros vehículos producidos fueron camperos, camiones para 2,5 y 6 toneladas y microbuses Austin, ensamblados con licencia de la British Motor Corporation de Inglaterra (Quiroga, Munar y Peña, 2012, P. 8). Tres años más tarde, en 1965, se comenzó a ensamblar vehículos de la norteamericana Chrysler Corporation de las marcas Dodge y Simca, entre los cuales estuvieron los Dodge Coronet, Dart, Demon, Alpine y Polara y Simca. Sin embargo, la producción de ellos finalizaría en 1979 cuando la General Motors Corporation adquirió la fábrica para producir vehículos de la marca Chevrolet (Nigrinis, 2012).

A partir de 1980, a raíz de los problemas financieros que enfrentaba la Corporación Chrysler en su país de origen, General Motors obtuvo el control total de la fábrica y bajo éste, Colmotores inició un nuevo periodo en el que se destacó



el ensamblaje de la pick-up Chevrolet LUV y los modelos de automóviles Chevette, Monza y Sprint y, a partir de los 90, otros dos modelos de gran impacto, como el Corsa y el Swift. En 1981 la fábrica adoptó el nombre GM-Colmotores, que hasta hoy conserva (Restrepo, 2017).

De acuerdo con Restrepo (2017), la apertura económica que se dio en Colombia a partir de 1991, le permitió a GM-Colmotores ofrecer a los colombianos mayor variedad de vehículos importados que pasaron a complementar la oferta ensamblada en el país. En la actualidad en GM-Colmotores se ensamblan vehículos de las marcas Isuzu, Volvo y Chevrolet (Asociación Nacional de Empresarios de Colombia - ANDI, s.f).

### **3.1.2 Compañía Colombiana Automotriz (CCA)**

A finales de 1961, la firma Leonidas Lara e Hijos comenzó a ensamblar los primeros vehículos camperos Willys y Jeep CJ5, Wagoneer, Gladiator y Commando. A partir de 1967 consiguió un contrato para ensamblar vehículos de la marca Peugeot y, en 1973, de Fiat. En ese mismo año, la empresa se convirtió en Compañía Colombiana Automotriz (CCA) (Nigrinis, 2012). En 1982 la CCA vendió sus acciones a Mazda. Desde 1983 comenzó a ensamblar vehículos de esa marca y desde 1999 de la marca Ford, hasta el 2014, año en el que la compañía cerró. De acuerdo con Fabio Sánchez, presidente de la firma en ese momento, la decisión obedeció a la caída de las exportaciones como consecuencia, principalmente, de las dificultades comerciales con los mercados de Venezuela y Ecuador (Revista Dinero, 2 de mayo de 2014).

El mismo año en que cerró sus puertas la CCA, nació Mazda de Colombia S.A.S (MCol), compañía que se dedica exclusivamente a servicios de venta y posventa de vehículos importados de esa marca, principalmente de México pero también de Japón y Tailandia (Revista Motor, 23 de mayo de 2014).



### 3.1.3 Renault-Sofasa

En 1966, el gobierno colombiano, con el fin de fomentar el desarrollo de la industria automotriz del país, abrió una licitación para crear una compañía no solo para el ensamble y fabricación de vehículos, sino también para la producción de todas las partes que componen los mismos, como motores, cajas de velocidad, transmisiones, etc. (Sandoval, Mick y Guterman, 1981, pp.. 41-42).

En el proceso, el gobierno recibió propuestas de diferentes firmas<sup>27</sup>, entre las cuales Regie National des Usines (Renault) fue la seleccionada para establecer la compañía ensambladora. Es así como en 1969 se creó la Sociedad de Fabricación de Automotores S.A. (Renault-Sofasa), una compañía de capital mixto integrada por el gobierno de Colombia, representado por el Instituto de Fomento Industrial (IFI), y Renault con una participación del 50% cada uno. Su objetivo central era ensamblar vehículos de la marca francesa y estimular el desarrollo de la industria automotriz y autopartista. En los años siguientes, Renault-Sofasa tuvo diferentes accionistas: Toyota Motor y Mitsui (1989) y el Grupo Empresarial Bavaria (1994), hasta que en 2009 Renault se convirtió en el único accionista (Restrepo, 2014).

En 1970 comenzó la producción de la compañía con el lanzamiento del Renault 4; ese mismo año salió al mercado el Renault 6 en versiones particular y taxi. Durante los años siguientes fueron saliendo al mercado diferentes modelos entre los que cabe destacar el Renault 12 (1973), que en 1978 se posicionó como el vehículo líder en ventas en todo el país. En 1981 apareció el Renault 18 en dos versiones, GTL y GTL Break; cuando apareció este modelo se dejó de producir el Renault 12. En 1983, apareció el Renault 9, primer vehículo con encendido electrónico en Colombia. Tres años después comenzó a producirse el Renault 21 y se dejó de producir el Renault 18 (Renault-Sofasa, sin fecha).

---

<sup>27</sup> Se presentaron Fabricautos-Opel (Colombia), FIAT (Italia), Ford (USA), General Motors Sales (Japón), Leonidas Lara e Hijos - Peugeot (Francia), Nissan (Japón), SAAB (Suecia), Regie National des Usines Renault (Francia), SEAT (España), Toyota (Japón) y Volkswagen de Brasil (Brasil) (Sandoval, Mick y Guterman, 1981).



En 1991 apareció el Renault 9 en tres nuevas versiones, mientras que el Renault 4 dejó de producirse. En 1992 Renault-Sofasa lanzó al mercado las primeras Toyota Land Cruise y, un año más tarde, las pick-ups Hilux (Restrepo, 2017). En 1994 apareció el Renault 19 y ese mismo año Renault-Sofasa hizo las primeras exportaciones de ellos a Ecuador. En los años siguientes se lanzaron modelos que tuvieron gran acogida tanto en el mercado colombiano como en el ecuatoriano y el venezolano, sus principales clientes<sup>28</sup> -- Renault Twingo y Renault Laguna (1995), Renault Clío y Renault 9 Personalite (1996). En 1998, junto con otros lanzamientos, se empezó a importar y comercializar los primeros vehículos industriales (camiones Midliner, portadores y minimulas 4x2) y, desde 2001, se comercializó el Toyota Corolla (2001) (Renault-Sofasa, sin fecha). Le siguieron la producción y comercialización del Renault Logan (2005), Renault Citius versión taxi y Renault Megane II (2006); Renault Sendero y Renault Koleos 4x4 (2008); Renault Symbol II y Renault Stepway (2009); Renault Duster (2012); Renault Clio Style, Renault Traffic y nuevas versiones del Renault Logan, Renault Sandero y Renault Sandero Stepway (2015) (Renault-Sofasa, sin fecha).

Si bien estas tres ensambladoras abrieron el camino para el desarrollo de la industria automotriz en Colombia, no son las únicas. De acuerdo con la Asociación Nacional de Empresarios (Asociación Nacional de Empresarios de Colombia - ANDI, s.f.), actualmente operan ocho ensambladoras de vehículos en Colombia – GM-Colmotores, Renault-Sofasa, Hino Motors Manufacturing S.A., Fotón, Carrocerías Non Plus Ultra, Compañía de Autoensamble Nissan, Navitrans S.A. y Daimler.

El sector automotriz colombiano comprende el ensamblaje de vehículos automotores y la fabricación de piezas de vehículos utilizadas para el ensamblaje y como repuestos. En el proceso se involucran elementos producidos en diferentes cadenas productivas como las de metalmecánica, petroquímica (plástico y caucho) y textiles. Este encadenamiento ha generado alternativas económicas para el

---

<sup>28</sup> En 1996 se iniciaron las exportaciones a Venezuela.



sector, además de crear empleo en distintas áreas de la economía nacional (Departamento Nacional de Planeación - DNP, 2010).

Según Restrepo (2010) el desarrollo del sector automotriz colombiano se dio en cuatro etapas:

1. (1950 – 1990) Ausencia de Vehículos Importados
2. (1990 - 1998) Liberalización Comercial
3. (1999) Recesión doméstica
4. (2000 - 2009) Crecimiento continuo

En la primera etapa, los altos aranceles, que alcanzaban cifras de hasta 200%, impedían la importación de vehículos. En la segunda etapa, con la política de apertura del gobierno de Gaviria, el arancel promedio de vehículos importados cayó de 200% a 38,83% en 1997. La oferta de vehículos se amplió a más de 142 modelos durante ese año y los precios de los mismos se redujeron en promedio 17% al pasar de US\$ 23.000 en 1986 a US\$ 19.000 en 1992. Durante la tercera etapa, la crisis financiera que afrontó el país en 1999 tuvo impacto negativo en el sector automotriz: las ventas cayeron un 52,8% en ese año, pasando de 126.062 unidades vendidas en 1998 a 59.473 unidades en 1999. En la cuarta etapa, el sector presentó un crecimiento continuo en sus ventas hasta el 2007, año en que las ventas alcanzaron su pico más alto hasta entonces, 258.463 vehículos (Restrepo, 2010, pp. 53-54).

En los años posteriores, 2008 y 2009, como consecuencia de un ataque militar por parte del ejército colombiano a un campamento de las FARC en Ecuador en marzo de 2008, se desató una profunda crisis diplomática. Ella se trasladó a las relaciones comerciales con ese país y con Venezuela, lo cual impactó negativamente las exportaciones del sector automotriz. De 62.000 vehículos destinados a la exportación a esos mercados, se pasó a 5.000 vehículos. Para entonces, la mayor parte de las exportaciones de vehículos se dirigían a Venezuela que tenía una gran capacidad de consumo gracias al *boom* en los precios internacionales del petróleo (Restrepo, 2010, pp. 54-55).



Durante 2010 y 2011 el sector se recuperó; las ventas ascendieron a 253.869 y 324.570 unidades respectivamente, pero nuevamente desde 2012 hasta 2016, excepto un repunte en el 2014, las ventas cayeron, pasando de 324.2570 vehículos vendidos en 2011 a 253.698 en 2016. Es preciso destacar que el repunte del 2014, que alcanzó 326.023 unidades, se corresponde con el pico más alto de ventas en la historia del sector automotriz de Colombia. (Superintendencia de Sociedades - SUPERSOCIEDADES, 2017, p. 4). 2017 fue otro mal año para el sector -- las ventas llegaron apenas a 238.238 unidades, lo cual significó una contracción de 6,1% respecto al año inmediatamente anterior. Por su parte, en 2018 se observó un nuevo repunte del sector. Las ventas crecieron 7,1%, pasando de 238.238 a 256.662 unidades vendidas (Asociación Nacional de Movilidad Sostenible, ANDEMOS, 2017).

En este contexto, teniendo en cuenta la primera etapa planteada por Restrepo (2010), entre 1950 y 1990 cuando solo se vendían vehículos domésticos y la importación de vehículos era casi nula, se observa que, desde entonces, a pesar del crecimiento del sector, el mismo ha enfrentado periodos de evolución y también de contracción. Asimismo, como consecuencia de la apertura y de los diferentes acuerdos comerciales firmados, los vehículos importados han venido ganando terreno sobre los ensamblados en el país. En 2014, mientras que los vehículos ensamblados en el país llegaron a 36%, los importados superaron el 64% del total de vehículos comercializados en el país (Revista Semana, 16 de mayo de 2015).

## **3.2 El Sector Automotriz en los Acuerdos Comerciales**

### **3.2.1 TLC G3 (Colombia, México y Venezuela)**

El G3, suscrito en junio de 1994 por Colombia, México y Venezuela, y vigente desde el 1 de enero de 1995, se propuso desmontar los aranceles del comercio de bienes en los tres países durante los primeros diez años, tomando como arancel base el vigente al 31 de diciembre de 1993 (Muriel, 2009, p. 1). El acuerdo incluyó las preferencias arancelarias contenidas en el ámbito de la Asociación



Latinoamericana de Integración (ALADI), así como algunos temas que afectan el comercio de bienes como cláusula de salvaguardia, prácticas comerciales y solución de controversias (Muriel, 2009, p. 1).

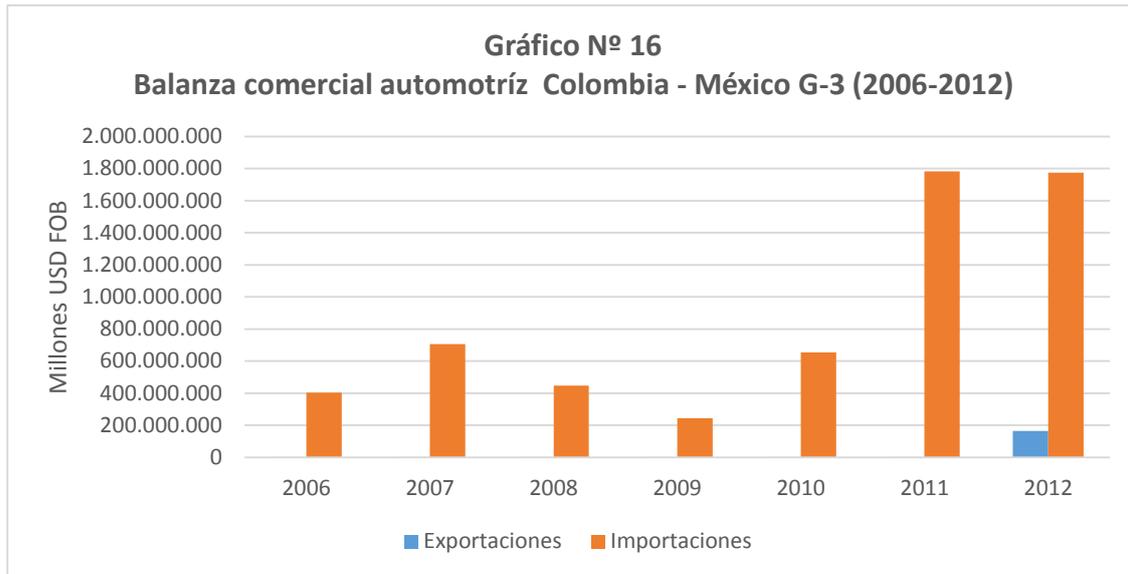
Teniendo en cuenta el tamaño de las economías de los tres países y la competitividad del sector automotor mexicano, el desmonte de los aranceles en ese sector, tal y como se acordó, representaba un riesgo para Colombia, razón por la cual en 2004 el gobierno debió renegociar el acuerdo. Ese año consiguió extender hasta 2010 los plazos para el desmonte de los aranceles, fijando cuotas de importación para los vehículos mexicanos (ver Cuadro N° 2). Recién el 1 de enero de 2011, los vehículos mexicanos tendrían acceso libre al mercado colombiano (Restrepo, 2010, p. 52).

**Cuadro N° 2**  
**Cuota de importación de vehículos provenientes de México**

Unidades anuales a importar dentro del cupo	A partir del 1° de enero de 2005	A partir del 1° de enero de 2006	A partir del 1° de enero de 2007	A partir del 1° de enero de 2008	A partir del 1° de enero de 2009	A partir del 1° de enero de 2010
Colombia	3.000	4.000	5.000	6.000	7.000	8.000
Impuesto de importación dentro del cupo	10%	8%	6%	4%	0%	0%

Fuente: Decreto 4666 de 2005. Ministerio de Comercio, Industria y Turismo.

A partir de 2011, año en que los vehículos provenientes de México tienen acceso libre al mercado colombiano, se observa un incremento importante de los vehículos importados desde ese país. Si bien las exportaciones colombianas hacia México crecieron en valor, pasando de USD\$ 1,2 millones en 2010 a USD\$ 165,3 millones en 2012, las importaciones lo hicieron a un ritmo mucho mayor, pasando de USD\$ 654,4 millones en 2010 a USD\$ 1.782,1 millones en 2012 (ver Gráfico N° 16).



*Elaboración propia.*

*Fuente: DIAN - Sistema Estadístico de Comercio Exterior (SIEC)*

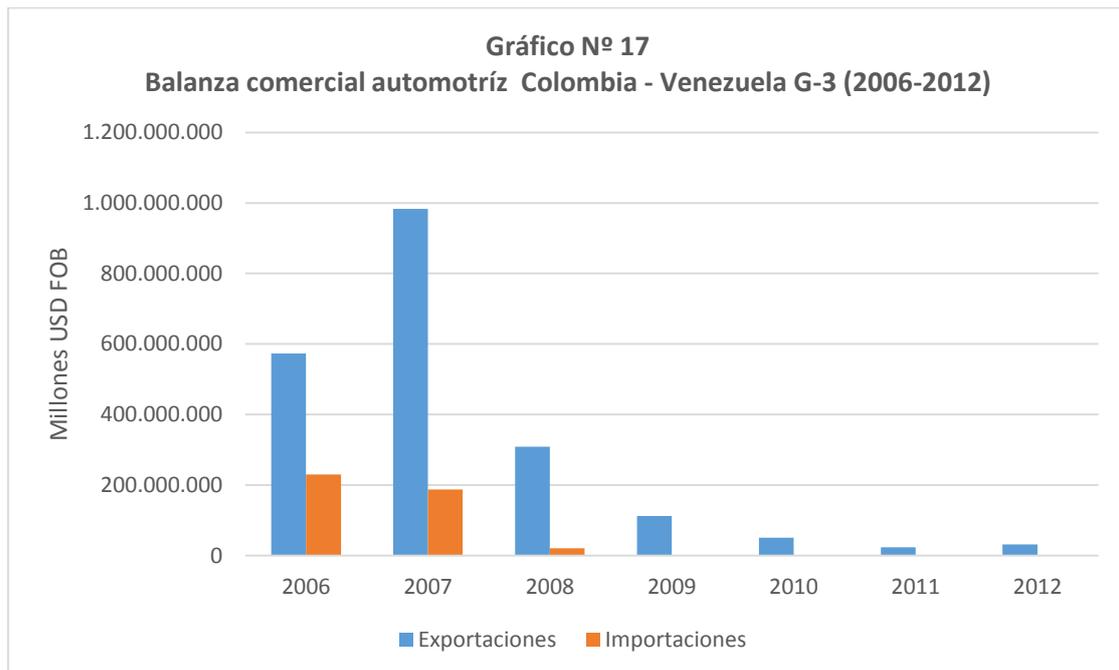
El acuerdo del G3, que se convirtió en G2 tras la salida de Venezuela en 2006, le permitió a Colombia aumentar sus exportaciones hacia México desde que se liberó el comercio en 2011 y también, de manera notoria, aumentar la oferta de vehículos importados en el mercado interno por la masiva llegada de vehículos desde ese país. Otro punto que cabe destacar de este acuerdo es que los precios de los vehículos importados desde México en las gamas baja, media y alta se redujeron en un 20,2%, 21,4% y 20,2% respectivamente en 2008 (Restrepo 2010, p. 69). Mientras marcas extranjeras como las coreanas y las estadounidenses, además de las nacionales, tenían que seguir afrontando los mismos costos marginales<sup>29</sup> (con un arancel promedio del 35%), las marcas de vehículos mexicanos se beneficiaron de la reducción de esos costos por la diferencia entre el arancel normal y el de la cuota de importación<sup>30</sup> (Restrepo 2010, p. 69).

Aunque Venezuela se retiró del G3 en 2006, los términos de revocación del acuerdo obligaban a este país a mantener sus aranceles preferenciales con

<sup>29</sup> En economía, los costos marginales son aquellos costes adicionales que se necesitan para producir la siguiente unidad (Enciclopedia Financiera, s.f.).

<sup>30</sup> El Cuadro N° 2 muestra que desde el 2005 a medida que la cuota se incrementaba, el arancel disminuía. En 2009 y 2010, aunque se mantenía la cuota en 7.000 y 8.000 vehículos anuales respectivamente, el arancel ya se había reducido al 0%.

Colombia hasta 2011. Sin embargo, como se puede ver en el Gráfico N° 17, desde 2008 el intercambio comercial automotriz entre los dos países se deterioró profundamente. Diferentes disputas que desembocaron en el rompimiento de relaciones diplomáticas y comerciales en tres oportunidades en 2008, 2009 y 2010<sup>31</sup>, lo que implicó el cierre de la frontera con Colombia por parte de Venezuela, fueron la principal causa de ese deterioro.



*Elaboración propia.*

*Fuente: DIAN - Sistema Estadístico de Comercio Exterior (SIEC)*

De acuerdo con el Gráfico N° 17, mientras en 2007 las exportaciones del sector alcanzaron USD\$ 983,0 millones, en 2008 las mismas cayeron a USD\$ 309,3 millones. Esta tendencia se mantuvo en los años siguientes hasta llegar a su pico más bajo en 2011 cuando las exportaciones sumaron apenas USD\$ 23,7 millones. Lo anterior significa que entre 2007 y 2011 las exportaciones del sector automotriz de Colombia hacia Venezuela tuvieron una caída del 61%. En cuanto a las

<sup>31</sup> En 2008 por el bombardeo del ejército colombiano a un campamento de las FARC en territorio ecuatoriano. En 2009 por el acuerdo militar entre Colombia y Estados Unidos que permitía a militares de este último operar en varias bases colombianas. En 2010 por acusaciones mutuas; Venezuela acusó a Colombia de hacer espionaje en su territorio. Por su parte, Colombia anunció que tenía pruebas sobre la presencia de jefes guerrilleros de las FARC y del ELN en territorio venezolano (BBC News, 23 de julio de 2010).



importaciones, también hubo un profundo deterioro de estas. Entre 2007 y 2011 presentaron una caída del 74% al pasar de USD\$ 187,3 millones a USD\$ 899.976.

### 3.2.2 TLC Colombia – Estados Unidos

En este acuerdo, vigente desde el 15 de mayo de 2012, se establecieron siete canastas<sup>32</sup> de desgravación arancelaria con el fin de definir el tiempo durante el cual serían eliminados los aranceles. De acuerdo con la lista de desgravación de Colombia<sup>33</sup>, el sector automotriz quedó ubicado en la canasta C, con un arancel base de 35% en su gran mayoría, cuya desgravación sería en un periodo de diez años para los vehículos ensamblados en Colombia, con excepción de los 4x4 con cilindrada superior a los 3.000 c.c., que contaron con desgravación inmediata desde el momento en que el acuerdo entró en vigor. Los vehículos cuyo cilindraje no superara los 3.000 c.c., reducirían su arancel en un 3% anual hasta completar el 35% (Correa y Misas, 2011, p. 19).

Por su parte, los vehículos ensamblados en Colombia y que se exportan a Estados Unidos, de acuerdo con la lista de desgravación de ese país<sup>34</sup>, quedaron ubicados en la canasta A, lo cual les permite entrar con arancel cero al mercado estadounidense desde la entrada en vigor del acuerdo (Prieto, 2011, p. 13). Esta

---

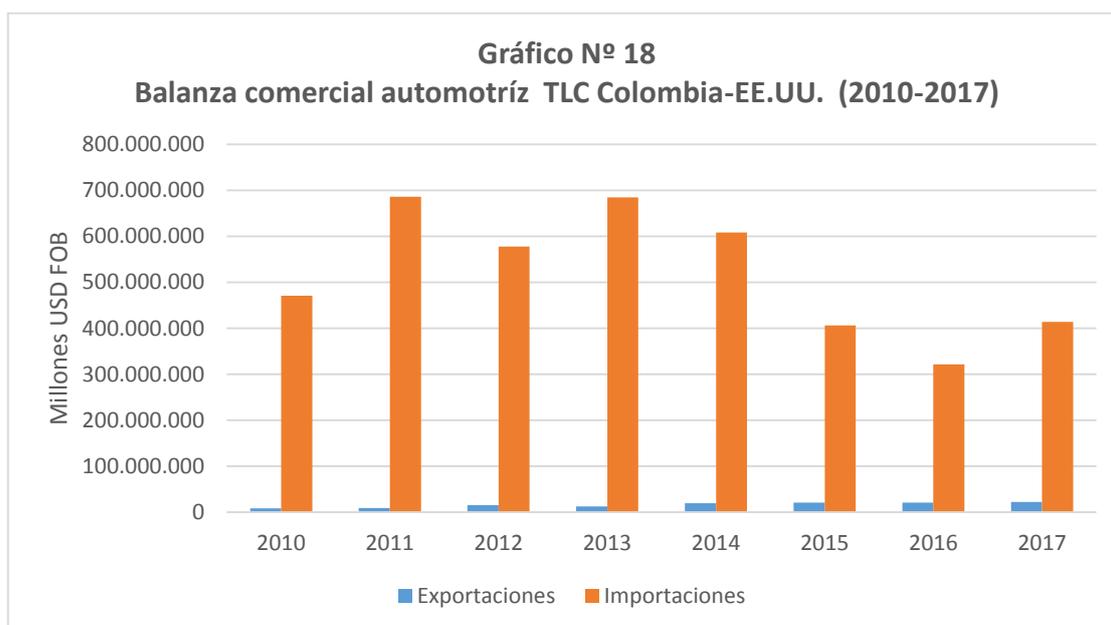
<sup>32</sup> “*Canasta A*”: Los aranceles deberán ser eliminados totalmente, quedando con cero arancel a partir de la fecha en que el tratado entre en vigor; “*Canasta B*”: Los aranceles deberán ser eliminados en 5 etapas anuales iguales, iniciando desde el momento en que el tratado entre en vigor, y quedando en cero arancel en el momento en que se cumpla el año 5; “*Canasta C*”: Los aranceles deberán ser eliminados en 10 etapas anuales iguales comenzando desde el momento en que el tratado entre en vigor, quedando en cero arancel en el momento en que se cumpla el año 10; “*Canasta D*”: Los aranceles deberán ser eliminados en 15 etapas anuales iguales comenzando desde el momento en que el tratado entre en vigor, quedando en cero arancel en el momento en que se cumpla el año 15; “*Canasta E*”: Los aranceles deberán mantenerse durante los primeros diez (10) años de inicio del tratado, pero, a partir del 1 de enero del año 11, deberán ser eliminados en 7 etapas anuales iguales, quedando en cero aranceles al cumplirse el año 17 de entrada en vigor del tratado; “*Canasta F*”: Los aranceles seguirán manteniendo un tratamiento libre de aranceles; “*Canasta T*”: Los aranceles deberán ser eliminados en 11 etapas anuales iguales comenzando desde el momento en que el tratado entre en vigor, quedando en cero arancel en el momento en que se cumpla el año 11 (Prieto, 2011, pp. 13-14 ).

<sup>33</sup> “Lista de Desgravación de Colombia (Industria y Textiles) con Categorías”. Disponible en: <http://www.tlc.gov.co/TLC/media/media-TLC/Documentos/Bienes-no-Agricolas-de-Colombia.pdf>

<sup>34</sup> “Lista de Desgravación de Estados Unidos (Industria y Textiles) con Categorías”. Disponible en: <http://www.tlc.gov.co/TLC/media/media-TLC/Documentos/Bienes-no-Agricolas-de-EEUU.pdf>

situación debería beneficiar a la industria automotriz colombiana, pues tendría diez años para aprovechar los beneficios del acuerdo y para ponerse a tono, en términos de infraestructura, tecnología e innovación, con la industria automotriz estadounidense.

Luego de siete años de haberse firmado ese acuerdo, se pueden hacer algunas observaciones. La primera de ellas tiene que ver con el temor que existía en el sector automotriz colombiano por la posible llegada masiva de vehículos de Estados Unidos al mercado nacional a un menor precio. Si bien hubo un aumento de las importaciones en el segundo y tercer año del acuerdo, a pesar de los aranceles, éstas no fueron mayores a las de 2011 (año en que alcanzaron el pico más alto) y en los posteriores se redujeron considerablemente (ver Gráfico N° 18).



*Elaboración propia.*

*Fuente: DIAN - Sistema Estadístico de Comercio Exterior (SIEC)*

Una segunda observación tiene que ver con el desempeño de las exportaciones de Colombia. De acuerdo con las estadísticas disponibles, históricamente la balanza comercial automotriz de Colombia con Estados Unidos ha sido deficitaria, pero desde el primer año del acuerdo las exportaciones de vehículos colombianos hacia el país del norte casi se duplicaron, pasando de USD\$ 8,5 millones en 2011, un año antes del acuerdo, a USD\$ 14,8 millones en 2012 (Gráfico N° 18). A



excepción de 2013, año en que hubo una contracción en las exportaciones, los siguientes años presentaron un crecimiento sostenido del valor de las mismas.

Por último, aunque las importaciones desde Estados Unidos han caído sustancialmente, aún existe una brecha grande en la balanza comercial automotriz de los dos países, razón por la cual Colombia busca aumentar y posicionar sus vehículos en el mercado norteamericano, teniendo en cuenta que en menos de tres años los vehículos de ese país entrarán libres de arancel al país.

### **3.2.3 TLC Colombia – Corea del Sur**

Si bien el TLC entre Colombia y Corea del Sur entró en vigencia con posterioridad a la AP, es importante tratarlo en este análisis, principalmente, por las controversias que se dieron en torno a él durante las negociaciones y las posibles consecuencias negativas que puede tener sobre la industria automotriz colombiana.

Este acuerdo, vigente desde el 15 de julio de 2016, ha generado mucha resistencia entre los representantes del sector automotriz colombiano. Por un lado, tanto para las ensambladoras de vehículos como para los fabricantes de autopartes, el acuerdo es perjudicial para el país ya que pone en riesgo la producción nacional de vehículos, pues Corea además de ser uno de los países que más desarrollada tiene esa industria, otorga subsidios al sector. Esto genera un amplio desequilibrio en el mercado y obliga a la industria automotriz colombiana a competir en condiciones de desventaja (Revista Dinero, 11 de mayo de 2013).

Del mismo modo, la Cámara de la Industria Automotriz de la ANDI, según su directora, la Dra. María Juliana Rico, advierte que contrario al objetivo del gobierno, el acuerdo pone en riesgo la consolidación de la industria automotriz exportadora de Colombia. Para Santiago Chamorro, presidente de GM-Colmotores en 2011, la relación con Corea del Sur no es sana, pues es un mercado con el que no existen posibilidades de intercambios de doble vía para el sector automotriz (Colprensa, 7 de febrero 2011).



Por otro lado, los importadores y comercializadores consideran que el acuerdo es favorable para Colombia y ven en él una oportunidad para ampliar y diversificar la oferta de vehículos de marcas que ya se han ido posicionándose en el país, como Hyundai, Daewoo, Kia y Sangyong, pues de acuerdo con los cronogramas establecidos, en pocos años entrarán libres de arancel (Revista Dinero, 11 de mayo de 2013).

Mientras los representantes de las ensambladoras nacionales consideran que se pondría en riesgo aproximadamente 125.000 puestos de trabajo, 25.000 (directos) y 100.000 (indirectos), los importadores creen que la concreción del acuerdo generaría más de 280.000 nuevos puestos de trabajo y sería una gran oportunidad para ampliar tanto la oferta como la demanda de vehículos en el país (Portafolio, 14 de noviembre 2011).

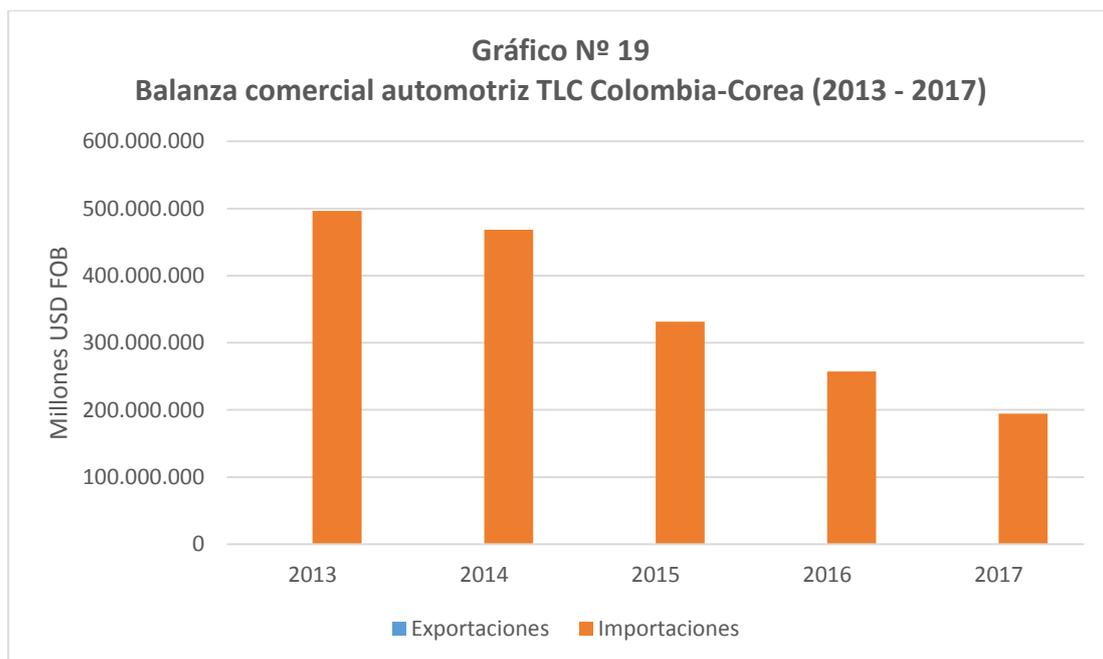
Al igual que con Estados Unidos, este acuerdo establece diferentes categorías de desgravación arancelaria<sup>35</sup> para definir el tiempo durante el cual serán eliminados los aranceles una vez el acuerdo entre en vigor. Gran parte del sector automotriz quedó ubicado en la “Categoría 10”. La mayoría de las exportaciones

---

<sup>35</sup> “Categoría 0”: los aranceles de las mercancías de esta categoría deberán ser eliminados completamente quedando libres de aranceles desde la entrada en vigor del Acuerdo; “Categoría 3”: los aranceles de las mercancías de esta categoría deberán ser eliminados en tres etapas anuales iguales comenzando en la fecha en que este Acuerdo entre en vigor, quedando libres de aranceles a partir del 1 de enero del año tres; “Categoría 5”: los aranceles de las mercancías de esta categoría deberán ser eliminados en cinco etapas anuales iguales comenzando en la fecha en que este Acuerdo entre en vigor, quedando libres de aranceles a partir del 1 de enero del año cinco; “Categoría 7”: los aranceles de las mercancías de esta categoría deberán ser eliminados en siete etapas anuales iguales comenzando en la fecha en que este Acuerdo entre en vigor quedando libres de aranceles a partir del 1 de enero del año siete; “Categoría 10”: los aranceles de las mercancías de esta categoría deberán ser eliminados en diez etapas anuales iguales comenzando en la fecha en que este Acuerdo entre en vigor, quedando libres de aranceles a partir del 1 de enero del año 10; “Categoría 12”: los aranceles de las mercancías de esta categoría deberán ser eliminados en doce etapas anuales iguales comenzando en la fecha en que este Acuerdo entre en vigor, quedando libres de aranceles a partir del 1 de enero del año 12; “Categoría 15”: los aranceles de las mercancías de esta categoría deberán ser eliminados en quince etapas anuales iguales comenzando en la fecha en que este Acuerdo entre en vigor, quedando libres de aranceles a partir del 1 de enero del año 15; “Categoría 16”: los aranceles de las mercancías de esta categoría deberán ser eliminados en dieciséis etapas anuales iguales comenzando en la fecha en que este Acuerdo entre en vigor, quedando libres de aranceles a partir del 1 de enero del año 16; “Categoría 19”: los aranceles de las mercancías de esta categoría deberán ser eliminados en diecinueve etapas anuales iguales comenzando en la fecha en que este Acuerdo entre en vigor, quedando libres de aranceles a partir del 1 de enero del año 19; “Categoría E” los aranceles de las mercancías de esta categoría se mantendrán en las tasas base (Ministerio de Comercio, Industria y Turismo - MINCIT, 2015).

de vehículos coreanos van a tardar diez años desde la entrada en vigor del acuerdo en tener acceso libre al mercado colombiano, y la mayor parte de las exportaciones de vehículos colombianos tendrán acceso libre al mercado coreano desde su entrada en vigor, con excepción de algunas subpartidas, que se desgravarán en tres años (Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, MINCIT, 2015).

Podría decirse que la industria automotriz colombiana tendrá diez años para aprovechar el acuerdo y competir con la industria coreana, pero esto difícilmente vaya a suceder. Aunque a la industria automotriz colombiana la respaldan más de sesenta años de experiencia, con más de 24.800 empleos directos y constante desarrollo (Portal Empresarial, s.f.), no tiene la capacidad tecnológica ni de infraestructura para competir con la coreana, que es una de las más desarrolladas del mundo.



*Elaboración propia.*

*Fuente: DIAN - Sistema Estadístico de Comercio Exterior (SIEC)*

El Gráfico N° 19 permite constatar el desequilibrio entre la industria automotriz colombiana y la coreana. Mientras que en 2013 las exportaciones de vehículos colombianos a Corea llegaron apenas a USD\$ 3.641, las importaciones ascendieron a más de USD\$ 496,5 millones. Durante el 2014 las exportaciones tuvieron un pequeño incremento pasando a USD\$ 13.371 y las importaciones



presentaron una contracción pasando a USD\$ 468,5 millones. En 2015, un año antes del acuerdo, las exportaciones fueron tan solo de USD\$ 9.300 y las importaciones de USD\$ 331,6 millones. En 2016 las exportaciones ascendieron a USD\$ 58.621 mientras que las importaciones volvieron a contraerse, alcanzando USD\$ 257,2 millones. Por último, en 2017 tanto las exportaciones como las importaciones presentaron contracción, USD\$ 20.600 y USD\$ 194,6 millones respectivamente (sobre la causa de la contracción en la importación de automóviles, véase más adelante).

Si bien el Gráfico N° 19 muestra una fuerte contracción de las importaciones desde Corea, la cual entre 2013 y 2017 (ya con el acuerdo vigente) alcanzó un promedio anual de 21%, también es evidente que las exportaciones de vehículos colombianos hacia Corea no lograron aumentar en forma sostenida. En ese período crecieron apenas USD\$ 16.959, una cifra insignificante y a la vez, preocupante para el sector automotriz colombiano, teniendo en cuenta que desde enero de 2026 los vehículos coreanos tendrán acceso libre a Colombia.

### **3.2.4 Alianza del Pacífico**

A pesar de que el sector automotriz ya se encontraba liberado con los países miembros de la AP en acuerdos previos: con Chile desde 1994, con Perú desde 2006 (en el marco de la CAN) y, con México desde 2011 (en el G2), durante las negociaciones del acuerdo los empresarios del sector tuvieron posiciones divididas, a favor y en contra del mismo.

Camilo Llinás, presidente ejecutivo de la Asociación Colombiana de Fabricantes de Autopartes (ACOLFA), consideraba en 2014 que la AP sería negativa para el sector automotriz de Colombia. Para él, la AP representaba la sumatoria de los errores que se habían cometido en años anteriores pues en los TLC con Chile y México la balanza comercial de Colombia había sido deficitaria y, a su criterio, la AP acrecentaría ese déficit. También advertía que México aprovecharía este acuerdo, no para darle más ventajas a Colombia, sino para tratar de obtener



beneficios en aquellos sectores en los que no había logrado lo que quería con el G2 (Llinás, 2014).

Teniendo en cuenta que México produce anualmente más de 3 millones de vehículos y Colombia tan solo 150 mil, la negociación de la AP puso en riesgo un sector importante de la economía colombiana como el automotriz, proveedor de un alto porcentaje de empleos directos, pero también indirectos, bien remunerados, con recursos humanos calificados y punta de lanza de otros sectores (Llinás, 2014). Con la AP se eliminó el requisito de origen y esto hizo más laxo el acceso al mercado nacional para los mexicanos, razón por la cual siguieron llegando cada vez más vehículos de ese país a Colombia (RCN Radio, 10 de febrero de 2014).

En un polo opuesto estaba el presidente de Renault-Sofasa en 2015, Luis Fernando Peláez, para quien la AP era positiva para el sector. La veía como un instrumento de gran relevancia puesto que permitiría afianzar e incrementar las exportaciones colombianas. Si bien es cierto que ya existía una dinámica comercial con Chile, México y Perú, el acuerdo brindaba la oportunidad de ampliar el comercio con esos mercados, además de su potencial de extenderse hacia los países centroamericanos y a todos aquellos que se adhirieran al acuerdo.

Asimismo, Peláez consideraba que la AP abría la puerta para que el sector automotriz colombiano se modernizara y se hiciera más competitivo, participando en cadenas productivas, principalmente con la industria mexicana, por el historial de intercambio comercial que existía con ese país, pero también con Chile y Perú y otros países que pudieran adherirse a la Alianza. Sin embargo, Peláez tenía claro que, para que Colombia pudiera aprovechar los frutos del acuerdo, debía mejorar su infraestructura logística y potenciar la innovación tecnológica, teniendo en cuenta que se iba a competir, entre otras, con la industria mexicana, la más desarrollada de la región (Peláez, 2015).

En la misma línea, la Cámara de la Industria Automotriz de la ANDI tuvo una posición favorable frente a la negociación del Protocolo Adicional de la AP. De acuerdo con su directora, María Juliana Rico, como Colombia ya contaba con



acuerdos bilaterales y libre comercio con esos países, la AP contribuiría a consolidar las exportaciones de Colombia a Chile, México, y Perú. En especial, porque el acuerdo definió un requisito de origen que permite a Colombia ser más competitiva en los mercados externos al reconocer su condición de ensamblador y no de fabricante. En ese sentido, según ella, las expectativas del sector automotriz colombiano en la AP se centraban en mejorar las condiciones respecto de los acuerdos bilaterales vigentes, para diversificar sus exportaciones (Rico, 2018).

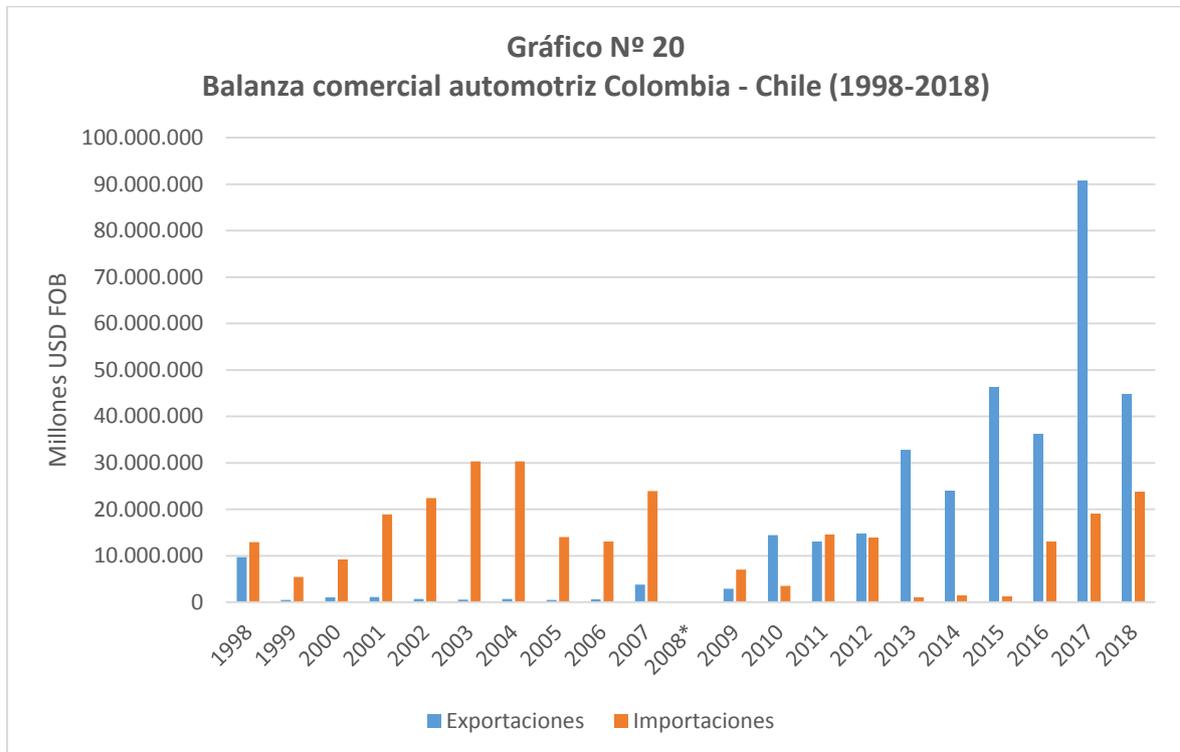
Pasados tres años desde la entrada en vigor del Acuerdo Marco de la AP y dos años de la del Protocolo Adicional al Acuerdo Marco, las expectativas de los empresarios del sector automotriz y los beneficios que esperaban de ese acuerdo aún no parecen reflejarse en las exportaciones, el desarrollo de infraestructura ni la competitividad. Al menos ese cuadro es el que presentan los informes de comercio exterior de la DIAN durante el periodo 2013-2018.

Si bien es cierto que fue el Protocolo Adicional al Acuerdo Marco, en mayo de 2016, el que liberó de aranceles el 92% del comercio de bienes entre los países miembros de la AP, se recopiló datos desde el año 2013 para tener un panorama previo al acuerdo de intercambio comercial entre los países. Para este análisis se tuvo en cuenta el “Capítulo 87: Vehículos automóviles, tractores, ciclos y demás vehículos terrestres; sus partes y accesorios”.

El Gráfico N° 20 muestra la balanza comercial automotriz entre Colombia y Chile según los datos de la DIAN 1998-2018. Esos datos permiten ver que desde 2012, cuando se firmó el Acuerdo Marco de la AP, la balanza empezó a ser superavitaria para Colombia en forma sostenida hasta 2018. Durante ese periodo, las exportaciones colombianas aumentaron en promedio anual 20% al pasar de USD\$ 14,6 millones en 2012 a USD\$ 44,7 millones en 2018.

Por su parte, las importaciones que entre 2012 y 2015 tuvieron una fuerte caída al pasar de USD\$ 13,9 millones a USD\$ 1,1 millones respectivamente, presentaron un fuerte repunte desde 2016 hasta 2018 alcanzado los USD\$ 23,6 millones. Lo anterior significa un aumento en el valor de las importaciones del 174% desde la

entrada en vigor del Acuerdo Marco en 2015 hasta 2018, mientras que las exportaciones cayeron en promedio 1% en el mismo periodo.



*Elaboración propia.*

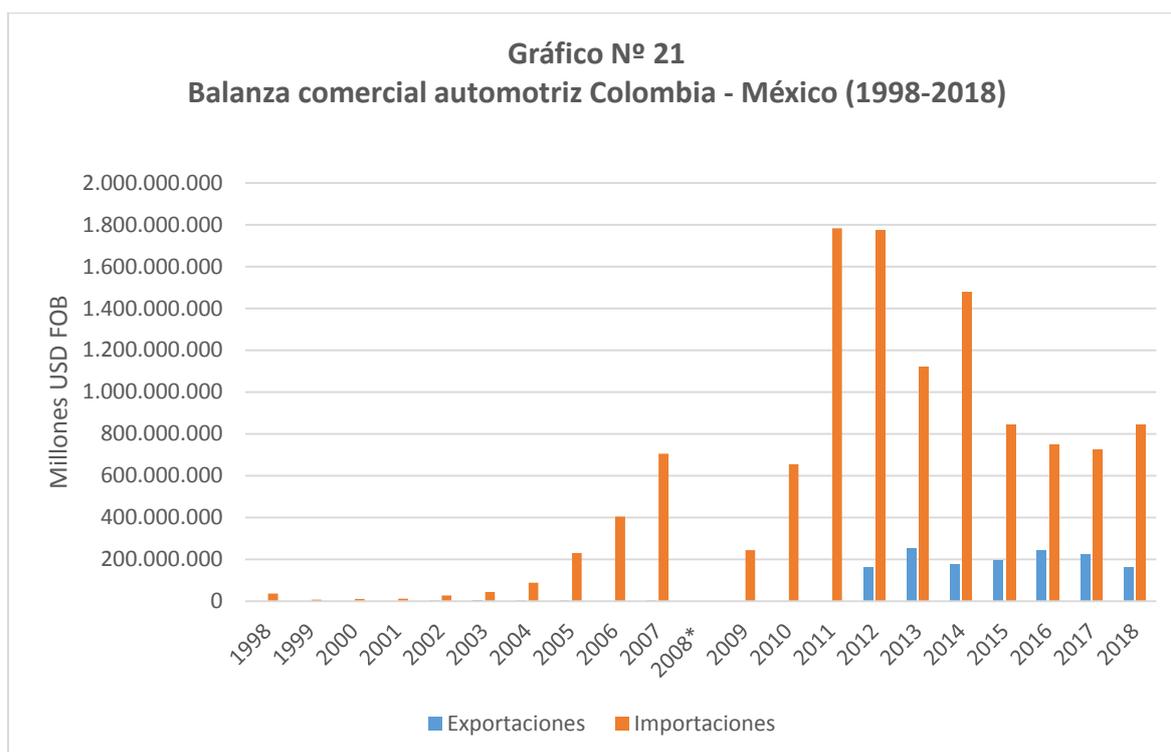
*Fuente: DIAN - Sistema Estadístico de Comercio Exterior (SIEX)*

*\* Los datos de las importaciones no están disponibles, por esta razón tampoco se tuvieron en cuenta los datos de las exportaciones.*

Al cruzar los datos de las exportaciones y las importaciones de este sector entre los dos países, se observa que, en 2012, la balanza era favorable para Colombia en USD\$ 725.542, y que la misma en 2017 alcanzó un superávit superior a USD\$ 71,6 millones, pero que en 2018 a pesar de mantenerse superavitaria, tuvo una fuerte contracción y pasó a ser de USD\$ 21,1 millones, es decir, disminuyó un 51% entre 2017 y 2018.

En cuanto al comercio con México, país con el que más dudas existieron y mayor resistencia se evidenció durante las negociaciones del acuerdo por parte de representantes del sector automotriz colombiano, el Gráfico N° 21 muestra la evolución del intercambio comercial automotriz entre los dos países. En 2012, las exportaciones de Colombia hacia México registraron un total de USD\$ 165,3 millones. En 2015 y 2016, ya con el Acuerdo Marco y el Protocolo Adicional

vigentes, aumentaron a USD\$ 194,3 millones y USD\$ 241,8 millones respectivamente. Lo anterior equivale a un aumento en el valor de las exportaciones del 6% en 2015 y del 10% en 2016 con respecto a 2012. Posteriormente, los datos muestran que ese valor cayó pasando a USD\$ 222,6 millones en 2017 y a USD\$ 161,7 millones en 2018 (ver Gráfico N° 21).



*Elaboración propia.*

*Fuente: DIAN - Sistema Estadístico de Comercio Exterior (SIEX)*

*\* Los datos de las importaciones no están disponibles, por esta razón tampoco se tuvieron en cuenta los datos de las exportaciones.*

En cuanto a las importaciones, los datos permiten ver que entre 2012 y 2018 su valor tuvo una fuerte contracción al pasar de USD\$ 1.774,3 millones a USD\$ 844,9 millones respectivamente. Lo anterior equivale a un deterioro del valor de las importaciones desde México del 12% en promedio anual durante ese periodo de tiempo.

Del análisis de las balanzas de exportaciones e importaciones en el sector automotriz entre Colombia y México, la principal conclusión es que mientras en 2012 Colombia tenía una balanza deficitaria de aproximadamente USD\$ 1.609,0 millones, en 2018 ese déficit se redujo un 19%, y pasó a ser de USD\$ 682,5

millones. Sin embargo, aunque el valor de las exportaciones de Colombia creció desde 2012, tal como se ve en el Gráfico N° 21, el mismo nunca sobrepasó al de las importaciones provenientes de México, pese al fuerte deterioro que éstas presentaron en el mismo periodo<sup>36</sup>.

Por último, el Gráfico N° 22 permite ver la evolución del comercio en este sector entre Colombia y Perú. Lo primero que se puede observar es que desde 2012 hasta 2018 tanto las exportaciones como las importaciones han tenido una tendencia a la baja. Si bien entre 2012 y 2014 las exportaciones se incrementaron, desde 2015 hasta 2017 esa tendencia se revirtió con un leve repunte en 2018. En total entre 2012 y 2018 las exportaciones cayeron en promedio 0,10% al pasar de USD\$ 33.9 millones a USD\$ 33,7 millones respectivamente.



*Elaboración propia.*

*Fuente: DIAN - Sistema Estadístico de Comercio Exterior (SIEX)*

*\* Los datos de las importaciones no están disponibles, por esta razón tampoco se tuvieron en cuenta los datos de las exportaciones.*

<sup>36</sup> La caída en las importaciones mexicanas se explica por dos factores coyunturales. En primer lugar, diferentes paros técnicos programados por las ensambladoras mexicanas durante 2016 afectaron la producción tanto para el mercado interno como para exportar (El Financiero, 7 de abril de 2016). En segundo lugar, como producto del proceso de devaluación que afrontó Colombia desde mediados de 2014 hasta inicios de 2016, el precio de los autos importados aumentó en un promedio anual de 15,5%, haciéndolos más caros frente a los ensamblados en Colombia (BBVA Research, 2016). Mientras que en 2014 los vehículos nacionales tuvieron una participación del 33,9% en el mercado interno, en 2016 pasó a ser del 40% (Revista Semana, 12 de marzo de 2016). Los mismos factores explican la caída de la importación de automóviles desde otros orígenes.



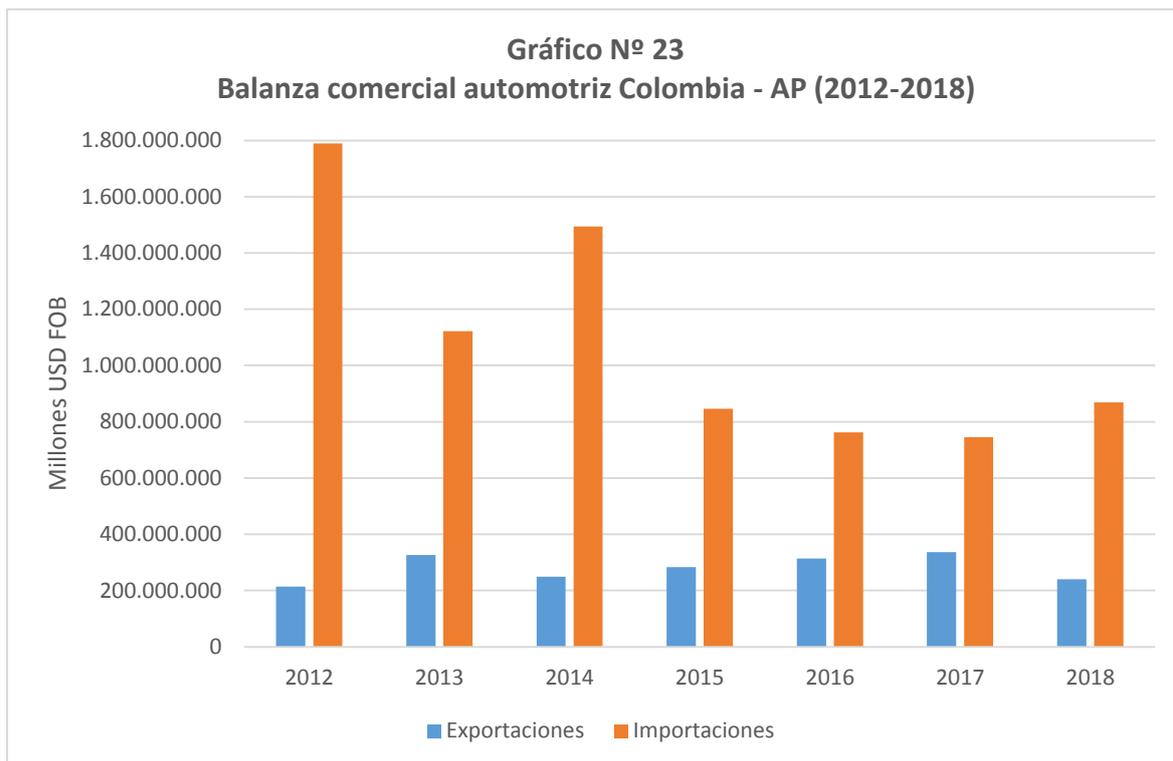
En cuanto a las importaciones, los datos dan cuenta de un deterioro mayor que en las exportaciones. Mientras que en 2012 se importaron en total USD\$ 911.379, en 2018 la cifra total fue de apenas USD\$ 431.749, lo cual representa un deterioro del 12% en promedio anual.

Si bien es cierto que, en términos generales, la balanza comercial automotriz con Perú ha sido favorable para Colombia, incluso antes del acuerdo, también es cierto que la misma no ha logrado consolidarse en el marco del acuerdo. En 2012 la balanza era favorable para Colombia en USD\$ 33,0 millones y en 2018 en USD\$ 33,3 millones, lo que significa que en cuatro años de intercambio comercial el superávit en la balanza comercial con Perú aumentó apenas 0,14%. No obstante, este superávit no se sustenta en el incremento de las exportaciones, que por el contrario cayeron un 0,10% en el mismo periodo, sino en la contracción de las importaciones desde Perú que registraron un 12%<sup>37</sup>.

Después de revisar el intercambio comercial país por país, se sumaron tanto las exportaciones como las importaciones para conocer la evolución de la balanza comercial automotriz entre Colombia y los demás países miembros de la AP, tal y como lo muestra el Gráfico N° 23. En primer lugar, los datos muestran un importante deterioro del intercambio comercial automotriz entre los países miembros de la AP. Mientras que en 2012 tanto exportaciones como importaciones acumularon un total de USD\$ 2.003,0 millones, en 2018 éstas sumaron en total USD\$ 1.108,6 millones, es decir, hubo un deterioro comercial del 9%.

---

<sup>37</sup> De acuerdo con los datos de la DIAN, históricamente la importación de vehículos peruanos por parte de Colombia ha sido baja; el pico más alto fue en 2014 cuando alcanzaron un total de USD\$ 15,9 millones. Perú no cuenta con plantas ensambladoras de vehículos para uso particular, lo cual lo obliga a cubrir su demanda con importaciones. Entre sus proveedores se encuentra Colombia, sin embargo, pese a las ventajas que otorga la AP, en ese mercado Colombia compite con Corea del Sur, India, China, Japón, Tailandia, Estados Unidos, Brasil y México, todos ellos con un amplio desarrollo de esa industria, razón por la cual se dificulta el posicionamiento de las exportaciones de vehículos colombianos hacia ese país (García Jerí, 2016).



*Elaboración propia.*

*Fuente: DIAN - Sistema Estadístico de Comercio Exterior (SIEX)*

En segundo lugar, es preciso destacar que el déficit de la balanza comercial automotriz de Colombia con los países de la AP, que en 2012 estaba por encima de los USD\$ 1.575,2 millones, se redujo en 2018 y paso a ser de USD\$ 628,1 millones. Sin embargo, aunque las exportaciones colombianas a los países de la AP crecieron en el acumulado entre 2012 y 2018, un 2%, la caída de las importaciones fue mucho mayor en el mismo periodo al contraerse 11%, razón por la cual, la reducción del déficit en esa balanza fue de la mano, no del incremento del comercio, sino de la disminución del mismo.

Resumiendo, de acuerdo con los datos obtenidos, el impacto de la AP sobre el sector automotriz colombiano no ha sido el esperado. Si bien es cierto que nunca llegó la avalancha de vehículos mexicanos que algunos representantes del sector automotriz colombiano anunciaban, también es cierto que la industria no logró consolidarse como un polo de exportación. El sector no ha crecido hasta ahora como lo esperaban aquellos que mostraron una posición favorable durante las negociaciones. Las exportaciones de 2018, que sumaron tan solo USD\$ 240,2 millones, afectaron negativamente los resultados positivos obtenidos por Colombia



entre 2012 y 2017. A esto se suma que las importaciones durante 2018 repuntaron, alcanzado un total de USD\$ 868,4 millones.

Dos aspectos pueden ser responsables de esta situación: 1) El corto tiempo de análisis entre la entrada en vigencia del Protocolo Adicional en 2016, el cual profundizó las preferencias arancelarias existentes, y el año 2018; 2) La presencia de otros factores coyunturales que incidieron sobre el movimiento de importaciones y exportaciones.

Entre esos factores coyunturales se encuentran los descritos en páginas anteriores que hacen referencia, entre otros, a:

- a) Los paros técnicos programados de las ensambladoras mexicanas durante 2016 que retrasaron la producción y comercialización en los meses siguientes (teniendo en cuenta que México cuenta con la mayor oferta y demanda en este sector);
- b) El proceso de devaluación que afrontó Colombia entre 2014 y 2016 y que impactó directamente la compra de vehículos extranjeros;
- c) El derrumbe de los precios de materias primas, el alza del dólar y la desaceleración de algunas economías, como la China desde 2014 (Diario Gestión, 13 de marzo de 2015), que impactaron negativamente sobre el consumo de bienes durables en Colombia.

Además de esos factores, existen otros que se desprenden de distintas interpretaciones. De acuerdo con Arancha González, directora ejecutiva del Centro de Comercio Internacional, los problemas de los exportadores colombianos con los países de la AP se originan de los controles que se hacen en Colombia por el narcotráfico, y aunque no se cuestionan dichos controles, si la forma en que son ejecutados porque muchas veces son arbitrarios, discriminatorios y provocan daños en las mercancías (El Espectador, 5 de marzo de 2015).

Otro factor, con impacto sobre la caída de las importaciones de automóviles en Colombia, se desprende de la polarización política que afrontó el país en 2017 a



raíz de las elecciones y la incertidumbre frente a la implementación del Acuerdo de Paz, además del pobre desempeño de la economía, lo cual generó desconfianza en los consumidores (Asociación Nacional de Comercio Exterior - ANALDEX, s.f.).

En cuanto a las percepciones de los empresarios del sector automotriz, pasados tres años del acuerdo, pareciera ser que algunos han cambiado su visión. Por lo menos así lo deja ver Camilo Llinás, presidente ejecutivo de ACOLFA, quien durante las negociaciones del Protocolo se opuso a él por las consecuencias que podría traer para el sector automotriz colombiano. De acuerdo con Diario Gestión (31 de octubre de 2017), tras la primera ronda de negociación entre los países de la AP con Australia, Canadá, Nueva Zelanda y Singapur, en la que se conversó sobre la inclusión de estos últimos como estados asociados, Llinás manifestó que tanto su grupo como otras asociaciones empresariales quieren que la AP siga fortaleciendo las cadenas de valor y las reglas de origen acumulativas a medida que se expande.

El representante empresarial consideró también que la acumulación de origen ha sido importante tanto para el sector automotriz colombiano como para el de los demás miembros de la AP, en la medida que ha permitido proporcionar componentes para vehículos fabricados en México de manera estandarizada. Además, agregó que la AP podría brindar nuevas alternativas a los países de América Latina y a toda la Cuenca del Pacífico frente a los planteamientos proteccionistas de Estados Unidos en su política comercial (Diario Gestión, 31 de octubre de 2017).

Por su parte, para María Juliana Rico, directora de la Cámara de la Industria Automotriz de la ANDI, aunque su postura frente al acuerdo sigue siendo favorable puesto que la AP le ha permitido al sector automotriz colombiano exportar el 80% de sus exportaciones totales a México (cerca de USD\$ 500 millones en total), destaca que la situación actual exige que se preste continua atención a su evolución (Rico, 2018). Según ella, las nuevas adhesiones que se están negociando (Australia, Canadá, Nueva Zelanda, y Singapur) se están haciendo bajo un formato similar al del Tratado TransPacífico (TPP), sin atender el requisito del Acuerdo



Marco de la AP en su artículo 11, que establece que para adherirse a ella se requiere contar con acuerdos bilaterales con todos sus países miembros (Colombia no cuenta con acuerdos bilaterales con Australia, Nueva Zelanda, Singapur), con el agravante de que la negociación ya está en su quinta ronda de reuniones (Rico, 2018).

En resumen, en este sector, las percepciones de algunos empresarios, aunque han cambiado, siguen estando divididas. Sin embargo, la percepción positiva sobre el acuerdo es la que tiene mayor acogida, a pesar de los escasos resultados que reflejan los datos aquí presentados. Esto demostraría que los empresarios están conscientes de la existencia de factores ajenos al acuerdo mismo (desaceleración comercial global, falta de infraestructura doméstica, medidas proteccionistas de Estados Unidos, entre otros) que afectan el comercio entre Colombia y sus socios.



## CAPÍTULO IV: Sector de la Construcción

### 4.1 Evolución del sector de la construcción en Colombia

El sector de la construcción cumple un rol fundamental en la dinámica de la actividad económica de Colombia. Su impacto es no solo económico sino también social, principalmente por el papel que cumple tanto en la generación de empleo, como en la multiplicación de la producción a través de encadenamientos hacia atrás y hacia adelante<sup>38</sup> con otros sectores productivos (Cardona, Gaitán y Castro, 2012, p. 5). Con respecto a su impacto en el comercio exterior colombiano, los más de 16 acuerdos comerciales vigentes que tiene el país, incluida la AP, le han permitido a Colombia tener acceso a más de 1.500 millones de consumidores en diferentes partes del mundo (Procolombia, s.f.).

Como consecuencia de lo anterior, entre 2010 y 2017, las ventas de materiales de construcción colombianos en el exterior crecieron en promedio 2% anual, pasando de USD\$ 285,4 millones a USD\$ 324,7 millones durante ese periodo (Revista Dinero, 8 de Julio de 2018). La abundancia y diversidad de recursos naturales y materiales con los que cuenta Colombia (cemento, cal, yeso, plástico, caucho, productos metálicos, de barro, de cerámica, piedra, etc.), han consolidado al país como uno de los más atractivos de la región para los compradores e inversionistas extranjeros (Procolombia, s.f.).

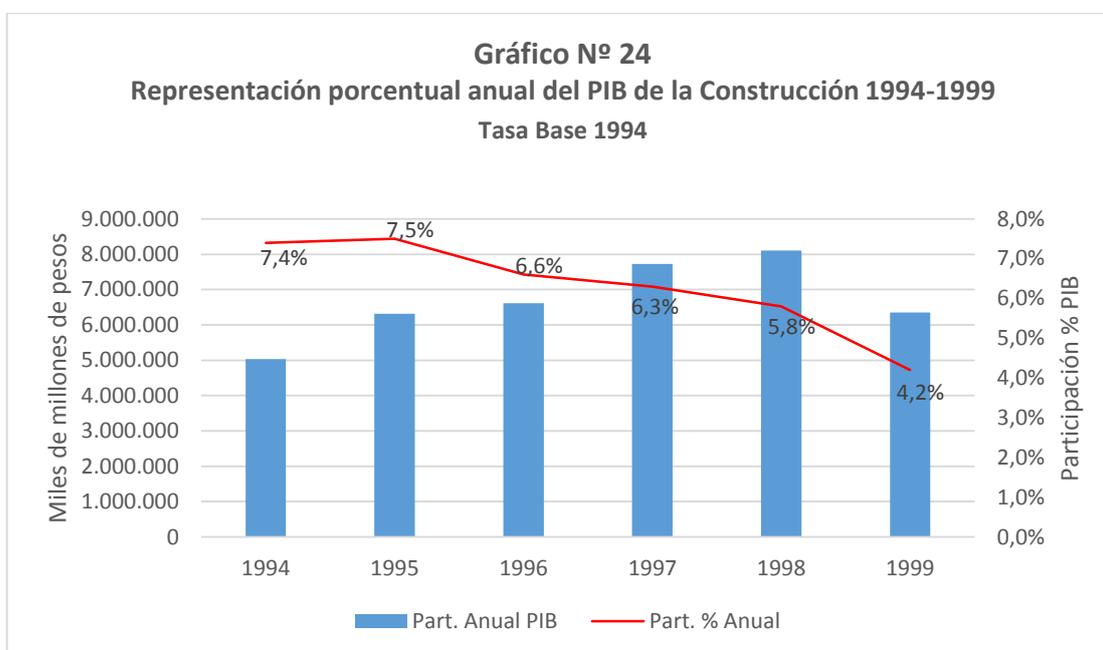
Desde la época precolombina donde la madera y las fibras vegetales junto con las piedras fueron los materiales más usados en las construcciones, pasando por la época colonial cuando se introdujeron el ladrillo y el azulejo como materiales para los diseños urbanos impuestos por la Corona y la época de la arquitectura moderna, que apareció con el fin de la segunda guerra mundial hasta la actualidad, el sector de la construcción ha presentado una enorme evolución. Ella se da tanto en el

---

<sup>38</sup> Los encadenamientos hacia atrás se refieren a las ramas o productos que se utilizan en otras ramas o productos provocando un impacto en los proveedores que usan sus productos como insumos intermedios. Por su parte, los encadenamientos hacia adelante se refieren al impacto que generan ciertas ramas o productos sobre sus clientes en otras ramas o productos (Méndez y Robles, 2011).

diseño de diferentes obras de infraestructura (viviendas, edificios, centros comerciales, hospitales, complejos hoteleros, aeropuertos, carreteras, túneles, puertos, plantas de energía eléctrica, etc.), como en la calidad y variedad de los materiales y manufacturas que se producen (Prestan, 2017, p. 3).

La evolución del sector de la construcción ha sido clave para el desarrollo económico de Colombia. Después de la crisis financiera que afrontó el país en 1999, ese sector adquirió mayor importancia lo que se refleja en el constante aumento de su participación en el PIB, como se observa en los Gráficos N° 24, N° 25 y N° 26. El PIB del sector pasó de \$ 5.030 millones en 1994 a \$ 59.068 millones en 2018, lo que significa un incremento en una tasa promedio del 11% en 24 años.



*Elaboración propia.*

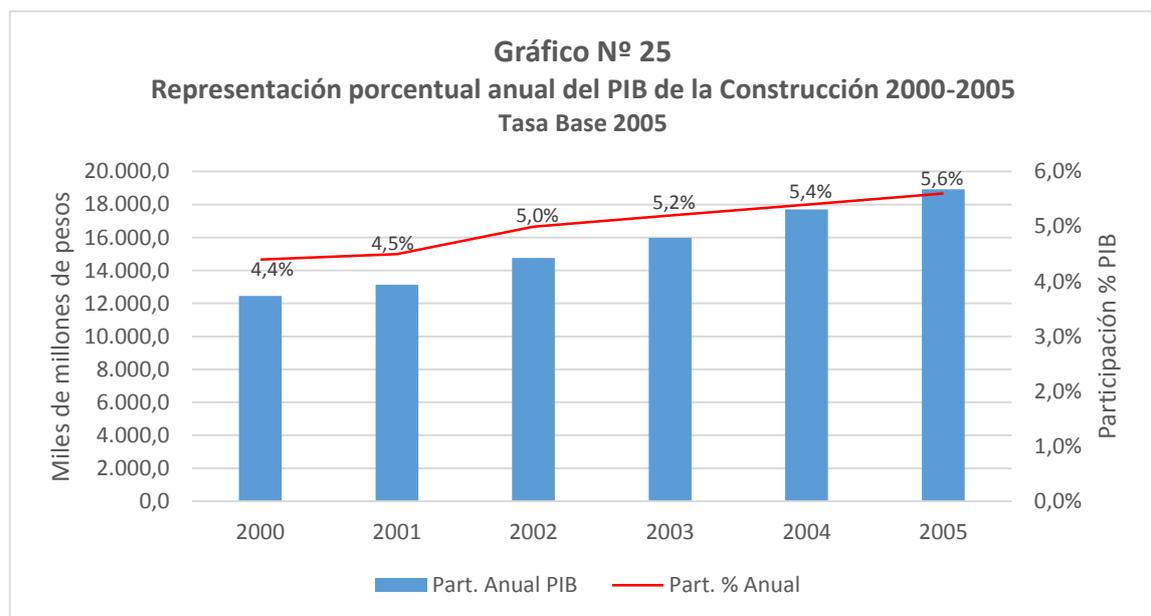
*Fuente: Departamento Nacional de Planeación – DNP*

<https://www.dnp.gov.co/estudios-y-publicaciones/estudios-economicos/Paginas/estadisticas-historicas-de-colombia.aspx>

Según los datos del Gráfico N° 24, a pesar de que las ventas del sector aumentaron constantemente entre 1994 y 1998, su participación en el PIB cayó desde 1995 llegando a su cifra más baja en 1999 (año en el que estalló una de las crisis financieras más profundas en la historia de Colombia) al pasar de 7% en 1994 a tan solo 4% en 1999 (Torres, 2011, p. 82). Luego de la crisis, el sector experimentó un crecimiento sostenido a una tasa promedio del 6,1% entre 2000 y 2016, con algunos retrocesos en 2010 y 2013 como se observa en los Gráficos N°

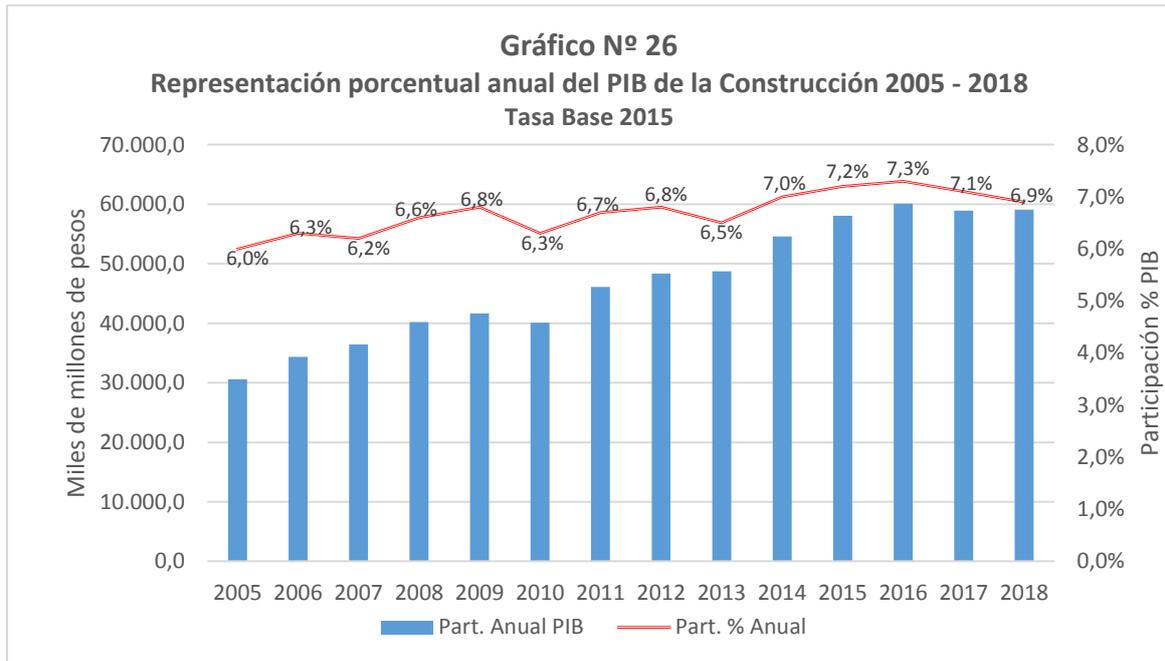
25 y N° 26. Después de alcanzar uno de sus picos más altos durante ese periodo de crecimiento en 2016, con una participación del 7,3% en el PIB, el sector nuevamente se desaceleró en 2017 y 2018 cuando su participación cayó a 7,1% y 6,9% respectivamente.

Estos datos demuestran que a pesar del crecimiento de este sector en la economía colombiana, el mismo tiene un comportamiento cíclico, situación que reconocen tanto el gobierno como los diferentes representantes del sector privado (Rojas, Arango y Bastidas, 2016, p. 45). Dicho comportamiento es consecuencia de diferentes factores externos al sector, entre ellos: políticas de inversión en infraestructura y vivienda, tasas de interés y ciclos de expansión y recesión económica (Pinto, 2010 en Parente, Guisao y Carmona, 2015).



*Elaboración propia.*

*Fuente: Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas - DANE*



*Elaboración propia.*

*Fuente: Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas - DANE*

En Colombia, el sector de la construcción está compuesto por las organizaciones relacionadas con los servicios de arquitectura e ingeniería y aquellas empresas que de forma indirecta se relacionan con la producción de los materiales de construcción (ladrilleras, cementeras, empresas de cerámica, acero, pintura, madera, accesorios, etc.). Esas organizaciones y empresas, a su vez, son estimuladas por los subsectores de edificación y obras civiles. Mientras el primero se encarga de la construcción de edificaciones residenciales y no residenciales (viviendas, industria, bodegas, locales comerciales, administración pública, oficinas, centros religiosos y de educación, hospitales, entre otros), el segundo se encarga de la infraestructura (carreteras, puentes, túneles, vías férreas, pistas de aterrizaje, centrales eléctricas, puertos, construcciones para la minería, entre otros) (Asociación Bancaria y de Entidades Financieras de Colombia – ASOBANCARIA, sin fecha, p. 5).

De acuerdo con Umaña (2003), el sector de la construcción tiene un impacto directo sobre la economía en tres niveles: familia, empresa y Estado. Demanda tierra, capital, mano de obra, maquinaria, materiales, bienes, servicios, tecnología, servicios públicos, telecomunicaciones y recursos financieros. Mediante él, se



ejecutan obras civiles y de edificación, que generan salarios, ingresos, utilidades, intereses e impuestos (Umaña, 2003, p. 1).

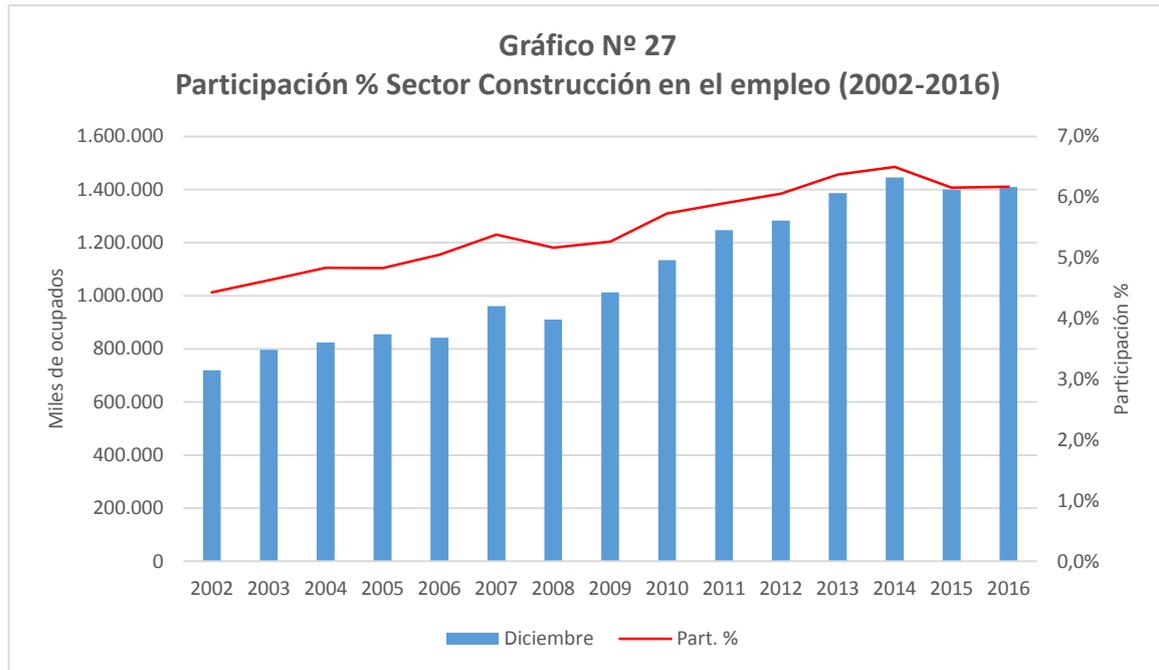
En cuanto a los encadenamientos hacia atrás y hacia adelante del sector, Cárdenas, Cadena y Quintero (2004) sostienen que los primeros han sido más relevantes, puesto que el sector de la construcción absorbe una gran proporción de la oferta de sectores como el minero y el industrial<sup>39</sup>, entre los cuales destacan productos como: cemento, yeso, hierro, acero, madera, vidrio, mármol, grava, gravilla, entre otros. Los segundos son menos relevantes, puesto que la oferta constructora, como consumo intermedio en otros sectores de la economía es menos utilizada<sup>40</sup>. En general, la producción del sector de la construcción es considerada como formación bruta de capital fijo (Cárdenas, Cadena y Quintero, 2004, pp. 3-4).

El crecimiento logrado por este sector después de la crisis financiera de 1999 sumado a la evolución del encadenamiento con otros sectores de la economía lo han consolidado como uno de los principales sectores generadores de empleo en Colombia. Como muestra el Gráfico N° 27, desde el año 2002 la participación del sector en el empleo tuvo un crecimiento sostenido hasta 2016, con un leve retroceso en 2008 y posteriormente en 2015 y 2016. Mientras que en diciembre de 2002 el sector generó 719.059 puestos de trabajo (4,4% del total de empleo nacional), en diciembre de 2016 esta cifra se duplicó y pasó a ser de 1.409.324 puestos de trabajo (6,2% del total nacional).

---

<sup>39</sup> Los principales sectores son: otros minerales no metálicos; vidrio y productos de vidrio y otros productos no metálicos; madera, corcho y materiales transables y; metales comunes y productos metálicos elaborados excepto maquinaria y equipo (Cárdenas, Cadena y Quintero, 2004, p. 3).

<sup>40</sup> Los servicios de administración pública y otros servicios para la comunidad en general son los que absorben la mayor parte de la oferta constructora.



*Elaboración propia.*

*Fuente: Departamento Nacional de Planeación – DNP*

<https://www.dnp.gov.co/programas/agricultura/estadisticas-del-sector-agropecuario/Paginas/Sectoriales.aspx>

De acuerdo con los datos obtenidos, se observa que el número de ocupados en este sector varía trimestralmente. Por ejemplo, mientras que en el segundo trimestre de 2016 el sector empleó a 1.427.750 trabajadores, en el tercer trimestre esa cifra cayó a 1.372.592 y en el cuarto trimestre volvió a subir a 1.409.324 trabajadores. Al respecto, cabe resaltar que, si bien el sector de la construcción tiene un fuerte impacto sobre la demanda de mano de obra, principalmente la no calificada, en la mayoría de los casos el empleo es temporal, pues depende de la duración de los proyectos de construcción. Además, teniendo en cuenta el comportamiento cíclico del sector, se debe precisar que sus periodos de expansión y contracción tienen un fuerte impacto sobre las tasas de empleo y desempleo en el total nacional (Asociación Bancaria y de Entidades Financieras de Colombia – ASOBANCARIA, sin fecha, p. 5).

#### **4.2 El Sector de la Construcción en los Acuerdos Comerciales**

El crecimiento del sector de la construcción en los últimos años, jalonado principalmente por la fuerte demanda interna, ha contribuido sustancialmente al



aumento y diversificación de la producción de materiales de construcción para el consumo interno y ha creado una oferta exportable. Según Procolombia (sin fecha), Colombia es el tercer mercado más grande de construcción en Latinoamérica detrás de Brasil y México, con un PIB estimado de USD\$ 23.000 millones en 2018.

La instalación en los últimos años de importantes empresas internacionales productoras de materiales para la construcción y decoración (como Cemex, Sika, Holcim, Lafarge, Etex Group, Schindler, entre otros), así como la consolidación de empresas colombianas tanto en el ámbito nacional como en el internacional (Alfa, Argos, Corona, Eternit, Pavco, Cerracol, Santafé, Andercol S.A., entre otras) dan cuenta del progresivo desarrollo del sector de la construcción en Colombia (Arce y Serrano, 2015, p. 4).

Sin embargo, como se verá más adelante, pese al buen desempeño de las exportaciones de materiales de construcción en el marco de diferentes acuerdos comerciales, la balanza comercial del sector construcción de Colombia es deficitaria con todos los países analizados. Arce y Serrano (2015, p. 10) argumentan que esto es consecuencia de la falta de competitividad de las empresas colombianas en sectores concretos capaces de generar productos con mayor valor agregado.

La mayor parte de las exportaciones colombianas se concentran en productos básicos (cerámica, arcilla, yeso, piedra, plástico, caucho, cemento, aluminio, vidrio, madera) y algunas manufacturas (sanitarios, puertas, ventanas anti-huracanes, accesorios de madera, pinturas, grifería, cocinas, tubos, alambres, chapas, barras, perfiles) (Revista Dinero, 14 de agosto de 2014). Por su parte, las importaciones se concentran principalmente en manufacturas de cobre, aluminio, yeso, piedra, cemento, fundiciones de hierro, vidrio y productos cerámicos, entre otros. Mientras la producción local se encarga de abastecer el mercado con insumos básicos, las importaciones se concentran en materiales y manufacturas con mayores componentes de valor agregado (Cámara Colombiana de la Construcción - CAMACOL, 2015, pp. 19-20).

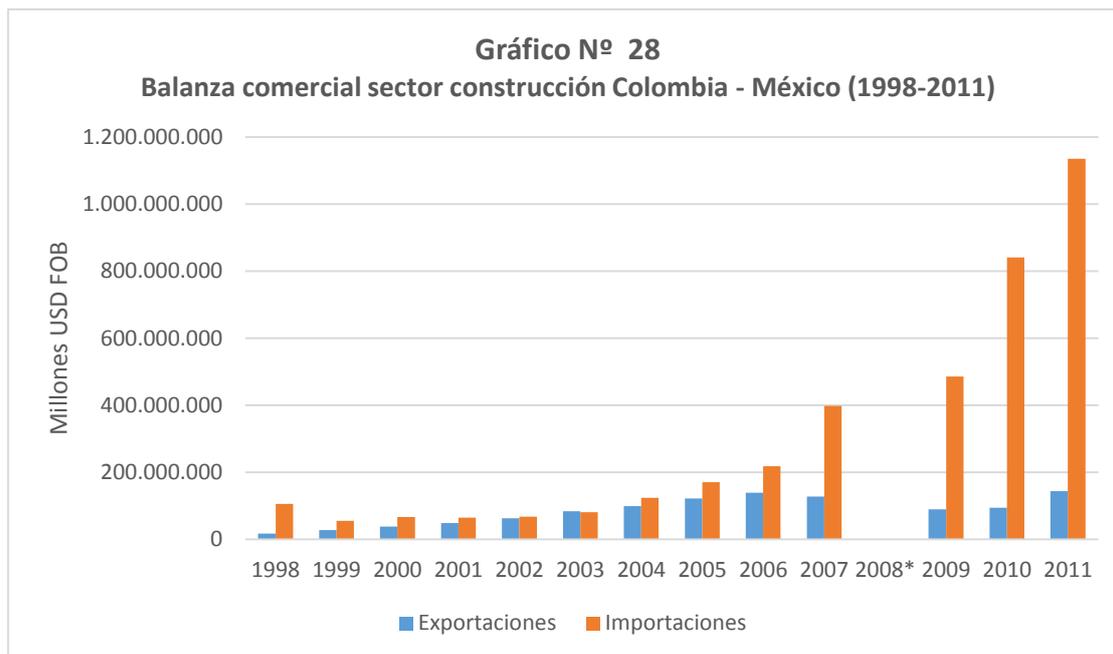


Teniendo en cuenta la gran variedad de materiales de construcción y de manufacturas que existen en el sector y la consecuente dificultad de obtener los datos correspondientes de las diferentes sub-partidas por separado, las estadísticas que se manejan se tomaron sobre la base de datos de los capítulos arancelarios que engloban la mayor cantidad posible de esos insumos y manufacturas.

Los capítulos considerados para este análisis fueron, según datos de la DIAN: (39) - Materias plásticas y manufacturas de estas materias; (40) - Caucho y manufacturas de caucho; (48) - Papel y cartón; manufacturas de pasta de celulosa de papel o de cartón; (68) - Manufacturas de piedra, yeso, cemento, amianto, mica o materias análogas; (69) - Productos cerámicas; (70) - Vidrio y manufacturas de vidrio; (72) - Fundición, hierro y acero; (73) - Manufacturas de fundición, de hierro o de acero; (74) - Cobre y manufacturas de cobre; (75) - Níquel y manufacturas de níquel; (76) - Aluminio y manufacturas de aluminio; (78) - Plomo y manufacturas del plomo; (79) - Zinc y manufacturas de zinc; (80) - Estaño y manufacturas de estaño y (81) - Los demás metales comunes; "cermets"; manufacturas de estas materias.

#### **4.2.1 TLC G3 (Colombia, México y Venezuela)**

Los datos disponibles en el Sistema Estadístico de Comercio Exterior de la DIAN, permiten observar el intercambio comercial del sector construcción entre Colombia y México en el marco del TLC - G3 desde 1998. El Gráfico N° 28 muestra que entre 1998 y 2005 la balanza comercial del sector construcción, a pesar de ser negativa para Colombia, no presentaba un déficit elevado, incluso en el año 2003 la misma fue superavitaria para Colombia en USD\$ 2,7 millones.



*Elaboración propia.*

*Fuente: DIAN - Sistema Estadístico de Comercio Exterior (SIEX)*

*\* Los datos de las importaciones no están disponibles, por esta razón tampoco se tuvieron en cuenta los datos de las exportaciones.*

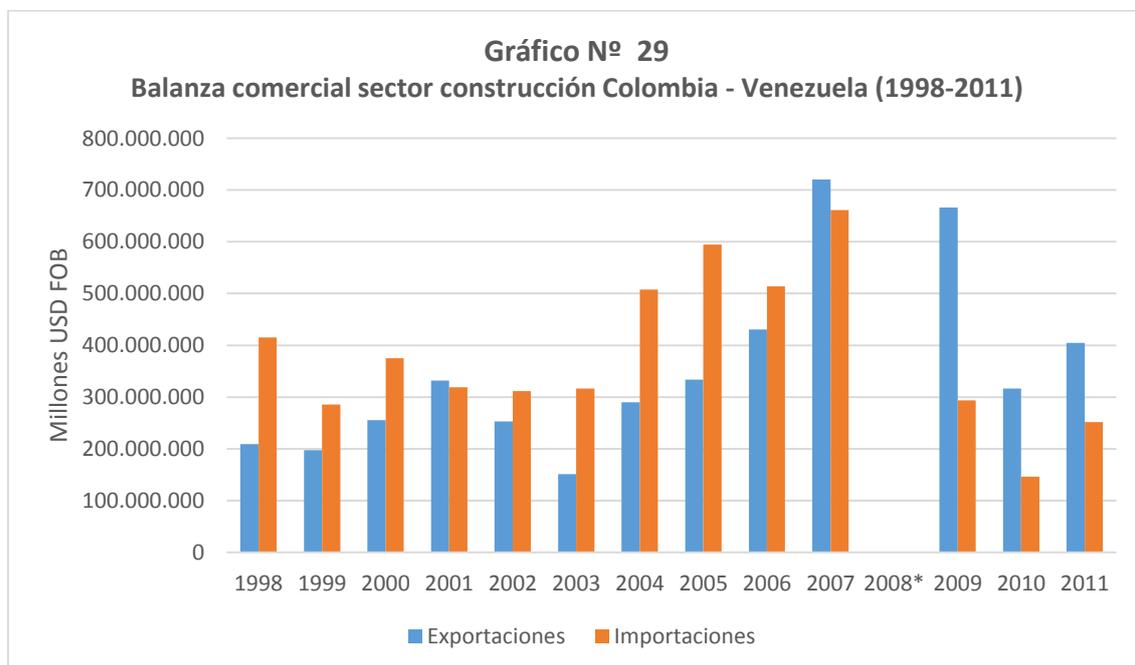
Desde 2006 la balanza se deterioró para Colombia alcanzando una cifra de USD\$ 992,1 millones en 2011. El Gráfico N° 28 permite ver cómo, mientras desde 2006 y 2007 las exportaciones cayeron, las importaciones se multiplicaron. Entre 2006 y 2011 las importaciones pasaron de USD\$ 217,3 millones a USD\$ 1.135,1 millones, es decir, hubo un aumento del 39% en 5 años.

Las exportaciones de Colombia se concentraron en productos de los capítulos: (39) - Materias plásticas y manufacturas de estas materias; (40) - Caucho y manufacturas de caucho y (48) - Papel y cartón; manufacturas de pasta de celulosa de papel o de cartón, los cuales solo en 2011 sumaron USD\$ 120,2 millones, es decir, el 84% del total exportado. Mientras tanto, las importaciones se concentraron en los productos de los capítulos: (39) - Materias plásticas y manufacturas de estas materias; (72) - Fundición, hierro y acero y (73) - Manufacturas de fundición, de hierro o de acero. Los productos de estos capítulos sumaron en 2011 USD\$ 920,6 millones, lo cual equivale al 81,1% del total importado.

En general, el TLC – G3, de acuerdo con los datos obtenidos, en lo que corresponde a la relación comercial entre Colombia y México para el sector de la

construcción, no dio los mejores resultados, por lo menos en materia exportadora para Colombia. Si bien es cierto que entre 1998 y 2006 las exportaciones colombianas crecieron progresivamente en valor, entre 2007 y 2010 estas se estancaron y solo en 2011 volvieron a repuntar, mientras las importaciones se multiplicaron año tras año desde 2007, generando un profundo deterioro de la balanza comercial.

En el caso de Venezuela, como se puede ver en el Gráfico N° 29, tanto las exportaciones como de las importaciones tuvieron un comportamiento inestable. Entre 1998 y 2001 las exportaciones crecieron, pasaron de USD\$ 209,3 millones a USD\$ 332,1 millones. En 2002 y 2003 cayeron a USD\$ 253,0 millones y USD\$ 150,9 millones (el pico más bajo del periodo analizado) respectivamente. Desde 2004 hasta 2007 volvieron a crecer pasando de USD\$ 289,7 millones a USD\$ 720,3 millones, tendencia que nuevamente se revertiría pasando a USD\$ 666,2 millones y USD\$ 316,1 millones en 2009 y 2010.



*Elaboración propia.*

*Fuente: DIAN - Sistema Estadístico de Comercio Exterior (SIEX)*

*\* Los datos de las importaciones no están disponibles, por esta razón tampoco se tuvieron en cuenta los datos de las exportaciones.*

Las exportaciones se concentraron principalmente en los productos de cinco capítulos: (39) - Materias plásticas y manufacturas de estas materias; (48) - Papel



y cartón; manufacturas de pasta de celulosa de papel o de cartón; (69) - Productos cerámicas; (72) - Fundición, hierro y acero; (73) - Manufacturas de fundición, de hierro o de acero.

Por su parte, las importaciones, no obstante algunos retrocesos en 2001 y 2006, crecieron durante el periodo 1999 - 2007 al pasar de USD\$ 285,8 millones a USD\$ 661,2 millones. En los años siguientes esa tendencia se revirtió y las importaciones tuvieron una fuerte caída pasando a USD\$ 293,5 millones y USD\$ 146,3 millones (la cifra más baja registrada) en 2009 y 2010 respectivamente. Los productos con mayor participación en las importaciones son los de los capítulos (39) - Materias plásticas y manufacturas de estas materias; (72) - Fundición, hierro y acero; (76) - Aluminio y manufacturas de aluminio.

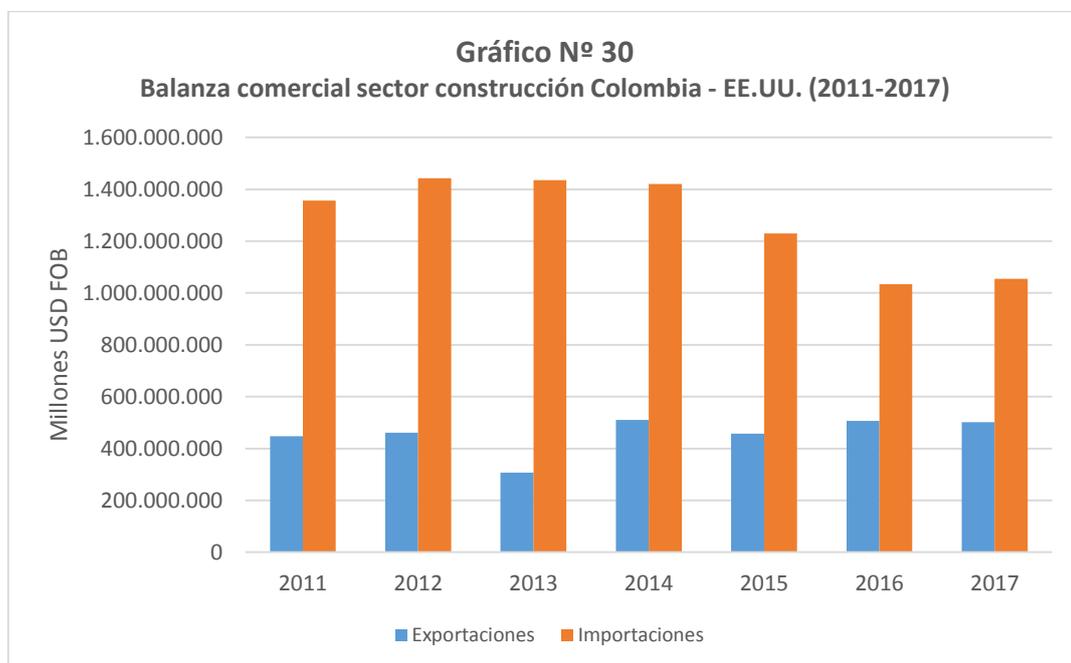
Los datos obtenidos indican que la balanza comercial del sector de la construcción con Venezuela pasó de ser deficitaria para Colombia en 1998 a ser superavitaria en 2011. Pasó de un saldo desfavorable de USD\$ 205,6 millones a un saldo favorable superior a los USD\$ 152,7 millones. Durante ese periodo las exportaciones pasaron de USD\$ 209,3 millones a USD\$ 404,4 millones, lo cual representa un aumento del 5% anual. Mientras tanto, las importaciones pasaron de USD\$ 414,9 millones a USD\$ 251,7 en el mismo periodo, lo cual representa una caída del 4% anual.

#### **4.2.2 TLC Colombia – Estados Unidos**

Estados Unidos es el principal destino de las exportaciones del sector de la construcción de Colombia. Una particularidad del comercio de materiales con ese país es que los mismos deben cumplir ciertas normas dependiendo de la zona donde son comercializados. En el sur se requieren materiales resistentes a huracanes y en el norte, materiales que se adapten a fuertes cambios de temperatura y humedad (Procolombia, sin fecha).

Desde la entrada en vigencia del TLC con ese país en mayo de 2012, los productos del sector quedaron libres de arancel. El Gráfico N° 30 permite ver la evolución de la balanza comercial del sector de la construcción entre los dos países. Si bien es cierto que la balanza comercial es deficitaria para Colombia, se puede observar como desde 2014, dos años después de entrar en vigencia el TLC, las exportaciones ganaron terreno frente a las importaciones, permitiéndole a Colombia reducir el déficit con ese país.

Las exportaciones colombianas pasaron de USD\$ 460,9 millones en 2012 a USD\$ 501 millones en 2017. Lo anterior significa un aumento de las exportaciones del 2% anual durante los primeros cinco años del acuerdo. Entre tanto, las importaciones pasaron de USD\$ 1.441,9 millones a USD\$ 1.054,7 millones en el mismo periodo, es decir, tuvieron una caída del 6% anual durante ese mismo periodo. Esto representa una reducción del déficit de Colombia en la balanza comercial de construcción con Estados Unidos del 11% anual al pasar de USD\$ 980,9 millones en 2012 a USD\$ 533 millones en 2017.



*Elaboración propia.*

*Fuente: DIAN - Sistema Estadístico de Comercio Exterior (SIEC)*



Los datos obtenidos muestran que el grueso de las exportaciones de Colombia se concentró en los capítulos: (39) - Materias plásticas y manufacturas de estas materias; (70) - Vidrio y manufacturas de vidrio y (76) - Aluminio y manufacturas de aluminio; los cuales sumaron USD\$ 369,8 millones de los USD\$ 501,0 millones exportados en 2017. Por su parte, las importaciones se concentraron en los capítulos: (39) - Materias plásticas y manufacturas de estas materias; (40) - Caucho y manufacturas de caucho; (48) - Papel y cartón; manufacturas de pasta de celulosa de papel o de cartón y (73) - Manufacturas de fundición, de hierro o de acero; los cuales sumaron USD\$ 957,4 millones de un total de USD\$ 1.054,7 millones en 2017.

Como ya se expresó, desde la entrada en vigencia del acuerdo, Colombia ha reducido el déficit en la balanza comercial de ese sector con Estados Unidos, pero esto no se debe a un aumento sustancial de las exportaciones hacia ese país, sino por el contrario, como sucedió en el sector automotriz, se debe a una constante caída de las importaciones desde el mismo, las cuales entre 2012 y 2017 se contrajeron en un promedio del 6% anual. Principalmente cayeron las importaciones de productos de los capítulos (72) - Fundición, hierro y acero y (73) - Manufacturas de fundición, que pasaron de sumar USD\$ 331,8 millones en 2011 a USD\$ 132,6 millones en 2017, es decir, tuvieron una caída del 14% anual.

#### **4.2.3 Alianza del Pacífico**

Las negociaciones de la AP fueron vistas con buenos ojos por los empresarios y gremios del sector de la construcción de Colombia. Así lo manifestó en su momento Sandra Forero Ramírez, presidenta ejecutiva de la Cámara Colombiana de la Construcción (CAMACOL). Ramírez expresó que ese acuerdo, como todos los demás firmados por Colombia, incrementaría la inversión extranjera en el sector de la construcción, la cual se ha focalizado en centros comerciales, edificaciones y oficinas. En particular, recalcó que la AP abría un abanico de opciones para las diferentes empresas que tenían en la edificación una alternativa de renta (Diario Confidencial Colombia, 24 de mayo de 2013).



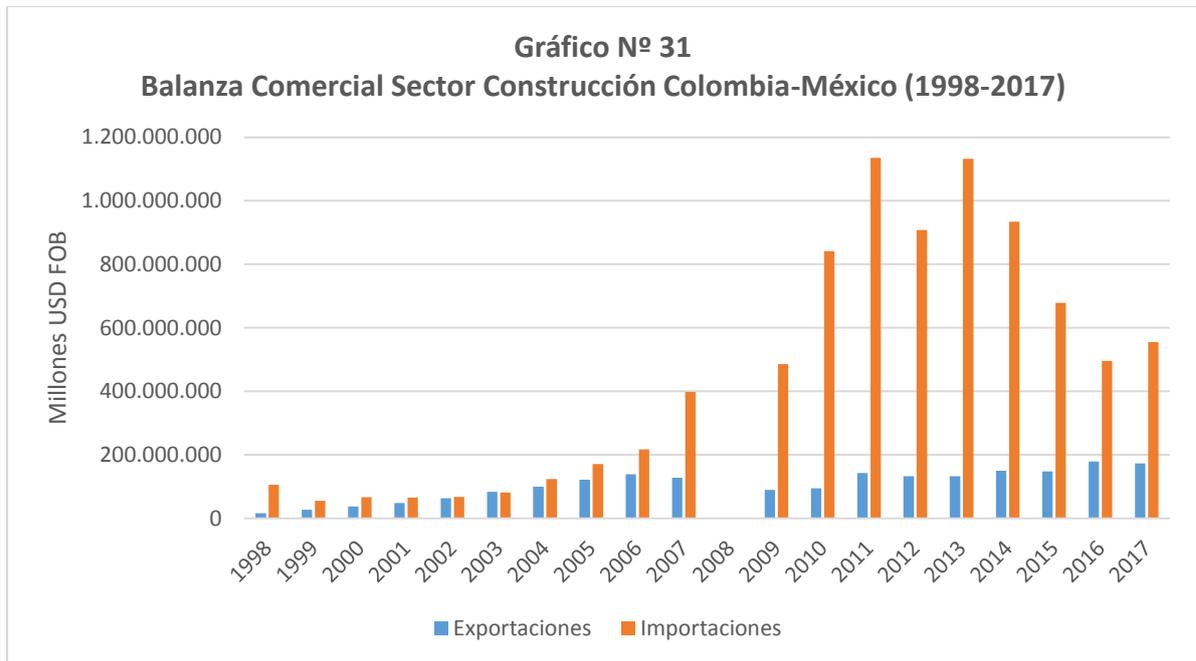
En la misma línea, Jorge Mario Velásquez, presidente en 2015 de la empresa Cementos Argos, consideraba a la AP como un acuerdo estratégico, no solo para su empresa sino para el sector constructor en general, por cuanto brindaba la oportunidad de tener acceso libre a un mercado de más de 220 millones de habitantes, en donde el consumo agregado de cemento, por ejemplo, alcanzaba los 325 kg per cápita, cifra muy superior a la que registraba Colombia, 226 kg per cápita. Esto le daba la posibilidad a ese sector de desarrollarse, diversificar su producción, ser más competitivo, y además, dar impulso al desarrollo de la infraestructura nacional (Velásquez, 2015).

Con este ambiente optimista del sector constructor, entró en vigencia el Acuerdo Marco de la AP en julio de 2015. Para el análisis de la evolución de la balanza comercial del sector de la construcción entre los países miembros de la AP, se recopilaron datos desde el año 2013 con el fin de tener un conocimiento del intercambio comercial previo entre los países. Los datos disponibles en el Sistema Estadístico de Comercio Exterior de la DIAN solo llegan hasta 2017.

El Gráfico N° 31 muestra la evolución de la balanza comercial del sector construcción entre Colombia y México. El primer punto que se observa es que en 2012, la balanza fue desfavorable para Colombia en USD\$ 775,6 millones. En 2017 esa cifra pasó a ser de USD\$ 382,4 millones, lo cual significa que hubo una reducción del déficit de la balanza comercial del 13% anual durante ese periodo. En segundo lugar, aunque las exportaciones crecieron, lo hicieron a un ritmo lento comparado con la fuerte caída que tuvieron las importaciones. Los datos muestran que mientras las exportaciones crecieron en promedio un 5% anual al pasar de USD\$ 132,5 millones en 2012 a USD\$ 172,4 millones en 2017, las importaciones tuvieron una caída del 9% anual en el mismo periodo, al pasar de USD\$ 908,2 millones a USD\$ 554,9 millones.

En general, las importaciones colombianas cayeron como consecuencias de la devaluación que experimentó el peso colombiano durante ese periodo. Según datos del Banco de la República (BRC), entre 2013 y 2017 el peso colombiano se devaluó en promedio 58%, provocando un aumento de la tasa de cambio, la cual pasó de

\$1.869 a \$2.951 respectivamente (Banco de la República de Colombia–BRC, sin fecha).



*Elaboración propia.*

*Fuente: DIAN - Sistema Estadístico de Comercio Exterior (SIEC)*

*\* Los datos de las importaciones no están disponibles, por esta razón tampoco se tuvieron en cuenta los datos de las exportaciones.*

Las exportaciones de Colombia a México se concentraron en materiales y manufacturas de los capítulos (39) - Materias plásticas y manufacturas de estas materias; (48) - Papel y cartón; manufacturas de pasta de celulosa de papel o de cartón; (70) - Vidrio y manufacturas de vidrio. Por su parte, las importaciones desde México se concentraron en los capítulos (39) - Materias plásticas y manufacturas de estas materias; (70) - Vidrio y manufacturas de vidrio; (72) - Fundición, hierro y acero; (73) - Manufacturas de fundición, de hierro o de acero; (74) - Cobre y manufacturas de cobre; (76) - Aluminio y manufacturas de aluminio.

En el caso del intercambio comercial con Chile, el Gráfico N° 32 muestra como desde 2012 hasta 2017, el déficit en la balanza comercial del sector construcción de Colombia con ese país se redujo notablemente. Pasó de ser de USD\$ 123,5 millones a USD\$ 35,6 millones, es decir se redujo en un promedio de 22% anual. Durante ese periodo, las exportaciones registraron una caída del 1% anual al pasar de USD\$ 123,9 millones a USD\$ 117,1 millones.

Las exportaciones de Colombia fueron jalonadas, principalmente, por los productos de los capítulos (39) - Materias plásticas y manufacturas de estas materias; (48) - Papel y cartón; manufacturas de pasta de celulosa de papel o de cartón; (73) - Manufacturas de fundición, de hierro o de acero, y en menor medida, pero también con una participación importante, de los productos de los capítulos (40) - Caucho y manufacturas de caucho; (69) - Productos cerámicos y (70) - Vidrio y manufacturas de vidrio.

En cuanto a las importaciones, los datos revelan que estas cayeron entre 2012 y 2017. Mientras que en 2012 el país importó de Chile un total de USD\$ 247,5 millones en productos del sector construcción, en 2017 esa cifra se redujo a USD\$ 152,8 millones, es decir, que las importaciones tuvieron una caída del 9% anual durante ese periodo, afectadas por las mismas razones señaladas antes.



*Elaboración propia.*

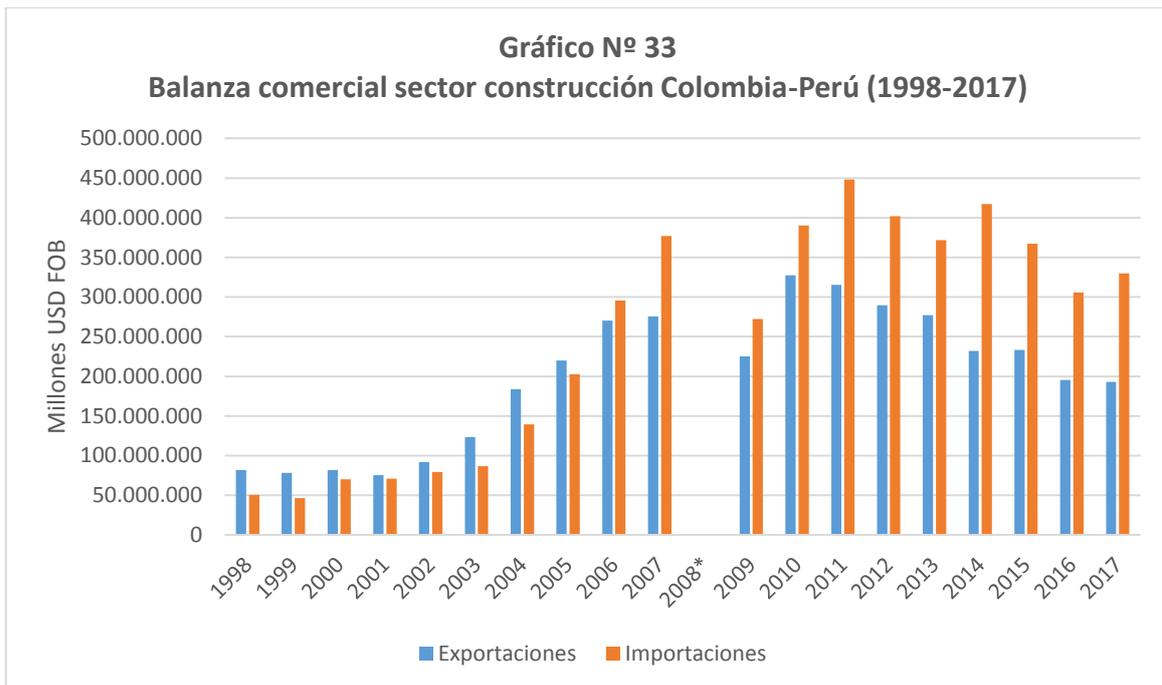
*Fuente: DIAN - Sistema Estadístico de Comercio Exterior (SIEX)*

*\* Los datos de las importaciones no están disponibles, por esta razón tampoco se tuvieron en cuenta los datos de las exportaciones.*

Las importaciones desde Chile se concentraron en los productos de los capítulos (39) - Materias plásticas y manufacturas de estas materias; (48) - Papel y cartón; manufacturas de pasta de celulosa de papel o de cartón; (73) - Manufacturas de

fundición, de hierro o de acero; (76) - Aluminio y manufacturas de aluminio y, especialmente, del capítulo (74) - Cobre y manufacturas de cobre.

Por último, el Gráfico N° 33 permite ver el intercambio comercial con Perú. Como se puede observar, con este país también era deficitaria la balanza desde antes de la entrada en vigor del acuerdo, situación que en el marco de la AP se ha profundizado. Entre 2012 y 2017 el déficit aumento en promedio un 4% anual al pasar de USD\$ 111,9 millones a USD\$ 136,6 millones respectivamente. Las importaciones que entre 2012 y 2017 presentaron un deterioro del 4% en promedio anual, estuvieron dominadas principalmente por productos de los capítulos (39) - Materias plásticas y manufacturas de estas materias; (74) - Cobre y manufacturas de cobre; (79) - Zinc y manufacturas de zinc, y además, (40) - Caucho y manufacturas de caucho; (69) - Productos cerámicos; (70) - Vidrio y manufacturas de vidrio y (72) - Fundición, hierro y acero.



*Elaboración propia.*

*Fuente: DIAN - Sistema Estadístico de Comercio Exterior (SIEX)*

*\* Los datos de las importaciones no están disponibles, por esta razón tampoco se tuvieron en cuenta los datos de las exportaciones.*

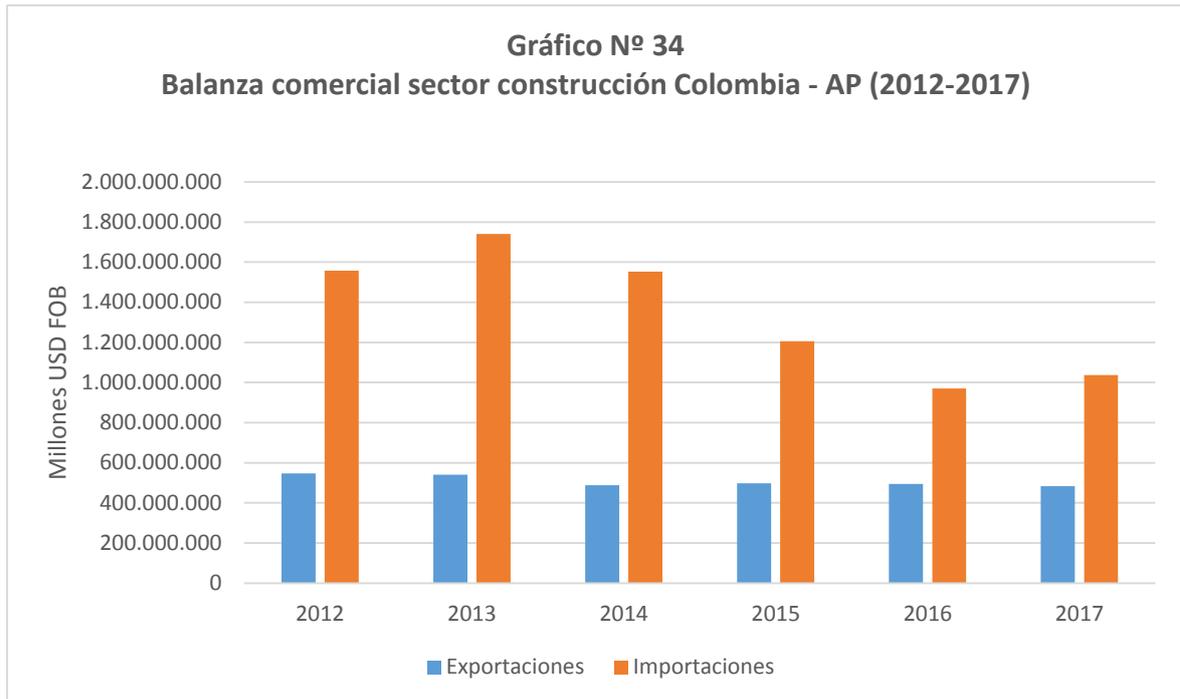
En cuanto a las exportaciones, los datos arrojan un deterioro del 8% anual entre 2012 y 2017, al pasar de USD\$ 289,7 millones a USD\$ 193,1 millones. Las exportaciones hacia Perú se concentraron en los productos de los capítulos: (39) -



Materias plásticas y manufacturas de estas materias; (40) - Caucho y manufacturas de caucho; (48) - Papel y cartón; manufacturas de pasta de celulosa de papel o de cartón; (69) - Productos cerámicas; (70) - Vidrio y manufacturas de vidrio y (73) - Manufacturas de fundición, de hierro o de acero.

En general, entre 2012 y 2017 el déficit en la balanza comercial de este sector con Perú aumentó en promedio un 4% anual, pasando de USD\$ 111,9 millones a USD\$ 136,6 millones. En las importaciones la caída más fuerte provino de los productos de los capítulos: (39) - Materias plásticas y manufacturas de estas materias y (40) - Caucho y manufacturas de caucho, mientras que de las exportaciones provinieron de los capítulos: (39) - Materias plásticas y manufacturas de estas materias; (48) - Papel y cartón; manufacturas de pasta de celulosa de papel o de cartón; y (73) - Manufacturas de fundición, de hierro o de acero

Sumando el total de las exportaciones y de las importaciones entre Colombia y los demás miembros de la AP (Gráfico N° 34) podemos observar, en primer lugar, que Colombia ha logrado reducir el déficit de esa balanza en un 11% anual al pasar de USD\$ 1.011,2 millones en 2012 a USD\$ 554,8 millones en 2017. Esa reducción ha sido posible principalmente por la caída de las importaciones en el mismo periodo, que pasaron de USD\$ 1.557,5 millones a USD\$ 1.037,6 millones, es decir, una caída del 8% anual. En segundo lugar, aunque las exportaciones crecieron entre 2015 y 2016, esa tendencia no se sostuvo y en 2017 cayeron a una cifra, incluso inferior a la registrada en 2014 al pasar de USD\$ 488,5 millones a USD\$ 482,7 millones. La caída de las exportaciones hacia Perú impactó negativamente el total de las exportaciones colombianas en la AP.



*Elaboración propia.*

*Fuente: DIAN - Sistema Estadístico de Comercio Exterior (SIEC)*

Al revisar detenidamente los datos registrados de los diferentes acuerdos comerciales, incluida la AP, se puede observar una clara tendencia a la baja de las importaciones en este sector. Una razón es, sin duda, como se mencionó en páginas anteriores, la devaluación del peso colombiano en los últimos años, que ha tenido un impacto directo en el encarecimiento de los productos importados en general y, por lo tanto, en su demanda y consumo.

Los datos obtenidos permiten concluir que las expectativas del sector de la construcción en el marco de la AP – en lo relativo a exportaciones – no se han ido cumpliendo. Si bien es cierto que aún es un periodo corto para determinar si el acuerdo ha sido conveniente o no para el sector, también es cierto que los datos muestran una tendencia positiva en el intercambio comercial con México. En el caso de Chile y Perú, los resultados son un poco menos alentadores porque las exportaciones colombianas muestran un constante deterioro hasta 2017.

Eduardo Loaiza, gerente de CAMACOL (Antioquia), con una posición favorable respecto a la AP, sostiene actualmente que según ese gremio la AP brinda diferentes oportunidades para el sector de la construcción colombiana pero que han



sido desaprovechadas. Considera que se requiere mejorar algunas herramientas que permitan agilizar los trámites aduaneros dentro de la AP, así como también definir instrumentos que permitan aprovechar lo relativo a los servicios financieros (Diario El Universal, 27 de agosto de 2018).

Sandra Forero, presidenta de CAMACOL, en 2018 destacaba que se mantenía la necesidad de diversificar la producción del sector y de fortalecer *clusters* industriales en la región porque, en ese año, se habían exportado insumos para la construcción (aluminio, cerámica, arcilla, etc.) por un total de USD\$ 26 millones más que en 2017, es decir que esas exportaciones habían aumentado un 12%. Entre los países receptores de ellas figuraban Estados Unidos, el más importante, además de Perú, México y Chile (Portafolio, 16 de octubre de 2018).

Por su parte, en la actualidad, para Tomas Restrepo, vicepresidente de la regional Colombia de Cementos Argos, si bien la compañía tiene instalaciones y atiende mercados en el Pacífico colombiano, la misma no tiene actividades de comercio exterior significativas hacia los demás países de la AP, lo cual les impide medir el impacto del acuerdo en la industria y por ende en el sector (Restrepo, 2019). Sin embargo, Restrepo cree, teniendo en cuenta el peso que tiene el flete terrestre en el valor de las exportaciones de cemento e importaciones de materias primas, que una vez que estén disponibles las nuevas carreteras hacia el puerto de Buenaventura (Océano Pacífico) se dinamizará mucho más la exportación de productos terminados y la importación de materias primas del sector construcción hacia y desde países de la AP (Restrepo, 2019).



## CONCLUSIONES

Es indispensable señalar que el desarrollo de la AP, entre 2012 y 2019, se ha dado en un contexto económico regional y global complejo (caída de los precios de materias primas, crisis económica prolongada en los países desarrollados, desaceleración de la economía china, medidas proteccionistas en Estados Unidos, entre otros). Teniendo en cuenta que los ingresos de los países latinoamericanos están determinados, en gran medida, por sus exportaciones hacia países desarrollados y China, los factores mencionados anteriormente han jugado en contra de la evolución de la AP. Una caída sostenida de las exportaciones hacia esos países provocó al mismo tiempo una caída del nivel de consumo en los países latinoamericanos y esto, a su vez, ha impactado negativamente en las expectativas de esos países, incluidos los de la AP, de lograr un mayor comercio entre ellos.

No obstante este complejo panorama y considerando las expectativas que generó la negociación del acuerdo AP, en donde empresarios y representantes de los diferentes sectores económicos de Colombia manifestaron posiciones tanto a favor como en contra del mismo, los datos presentados y los argumentos expuestos a lo largo de este trabajo de investigación, permiten concluir que la AP ha tenido una lenta pero progresiva evolución, con impactos variados en los sectores económicos que se analizaron.

Los datos económicos arrojan un balance positivo para Colombia en cuanto a la reducción del déficit de su balanza comercial con los demás miembros de la AP. En 2012, año en el que arranca la AP, el déficit superaba los USD\$ 3.426,3 millones, sin embargo, en 2017, aunque esa situación persistía, la cifra se redujo sustancialmente y pasó a ser de USD\$ 917,9 millones, lo cual representa una reducción del déficit durante ese periodo del 23% anual.

Los principales sectores que impulsaron las exportaciones del país durante el primer año del acuerdo fueron: Química Básica (16%); Industria Automotriz (12%); Carbón (11%); Jabones, Cosméticos, otros (9%); Agroindustria (9%); Maquinaria y Equipo (8%); Petróleo y Derivados (8%). En el segundo año del acuerdo, esos



mismos sectores fueron los que más aportaron en las exportaciones con algunas variaciones importantes: Carbón (30%); Química Básica (11%); Industria Automotriz (9%); Jabones, Cosméticos, otros (9%); Agroindustria (8%); Petróleo y Derivados (7%); Maquinaria y Equipo (6%). En ambos años, la participación del sector agrícola fue casi nula. En 2016 las exportaciones del sector representaron el 1,15% y, en 2017, el 1,71%.

Por el lado de las importaciones, los sectores con más demanda por parte de Colombia durante el primer año fueron: Maquinaria y Equipo (24%); Industria Automotriz (16%); Metalúrgica (12%); Química Básica (10%); Agroindustria (9%). En el segundo año del acuerdo, las importaciones de Colombia vinieron de los mismos sectores con algunas variaciones: Maquinaria y Equipo (25%); Industria Automotriz (16%); Metalúrgica (13%); Química Básica (9%); Agroindustria (6%). Es preciso destacar que, en el sector agrícola, las importaciones superaron las exportaciones en el mismo periodo de tiempo y tanto en 2016 como en 2017 las importaciones agrícolas fueron 6% de las totales.

Por otra parte, al contrastar los datos de intercambio comercial de los diferentes sectores económicos, también encontramos que no todos se han beneficiado con el acuerdo, al menos hasta 2017. En el caso del sector de la construcción, el valor de las exportaciones, muestra una tendencia a la baja de estas al pasar de USD\$ 546,2 millones en 2012, a USD\$ 482,7 millones en 2017. Lo anterior equivale a una caída del 2% anual entre 2012 y 2017.

Por su parte, en el sector agrícola los datos muestran una tendencia ascendente en el valor de sus exportaciones. Los datos señalan que ese valor aumentó en promedio anual un 22% al pasar de USD\$ 21,7 millones en 2012 a USD\$ 60,5 millones en 2017.

En lo que respecta a importaciones, el comportamiento en esos sectores también fue diferente. En el sector agrícola se observa que su valor cayó en promedio un 7% anual al pasar de USD\$ 346,6 millones a USD\$ 237,4 millones entre 2012 y



2017. Por esta razón, la balanza comercial para Colombia en este sector siguió siendo deficitaria en más de USD\$ 176,8 millones en 2017.

Por su parte, en el sector de la construcción, aunque la balanza comercial también se mantuvo deficitaria para Colombia, la caída de las importaciones fue más fuerte, pues pasaron de USD\$ 1.557,5 millones en 2012 a USD\$ 1.037,6 millones en 2017, es decir, que durante ese periodo cayeron en un promedio del 8% anual. El déficit de Colombia en la balanza comercial del sector se redujo de USD\$ 1.01129 millones a USD\$ 554,8 millones durante ese periodo.

En el sector automotriz los datos muestran un panorama mejor. Mientras que el valor de las exportaciones mantuvo una tendencia ascendente y pasó de USD\$ 213,9 millones a USD\$ 240,2 millones entre 2014 y 2018, el de las importaciones cayó de USD\$ 1.789,1 millones a USD\$ 868,4 en el mismo periodo. Esto le permitió a Colombia reducir su déficit en balanza comercial en un 14% anual al pasar de USD\$ 1.575,2 millones en 2012 a USD\$ 628,1 millones en 2017.

Los datos aquí presentados permitirían concluir que la AP ha sido negativa para el sector agrícola y el sector de la construcción y positiva para el sector automotriz. Sin embargo, la realidad es que la AP ha enfrentado un contexto regional y global que le ha impedido consolidarse para cumplir las expectativas que tuvieron empresarios y representantes de asociaciones de los diferentes sectores económicos de Colombia durante las negociaciones del acuerdo (expectativas que en muchos casos aún persisten).

En el caso de Colombia, al complejo panorama regional y global que ha enfrentado la AP, se suman las constantes devaluaciones que ha afrontado su moneda y que han tenido un impacto negativo sobre el consumo y, por lo tanto, sobre el poder de compra externo del país, así como también, la falta de una infraestructura competitiva y el escaso desarrollo tecnológico del país. Ya en 2012, empresarios de los diferentes sectores eran conscientes de esta situación y consideraban que uno de los grandes retos en el marco de la AP, tanto para sus



empresas como para los sectores que representaban, era sobreponerse a esas fallas.

En este sentido, al revisar las percepciones de empresarios y representantes de cada sector antes y después del acuerdo, se encontraron algunas similitudes, pero también algunos cambios. Durante las negociaciones del acuerdo hubo una posición unánime de empresarios y representantes del sector agrícola en contra de éste. La SAC, FEDEARROZ y FEDEPALMA consideraban que la AP era negativa para el sector por cuanto contemplaba una liberación indiscriminada del comercio que incluía productos sensibles, el desmonte de mecanismos de defensa como el SAFP y el ingreso de importaciones de terceros países. En 2019, esa percepción negativa sobre la AP aún se mantiene en la SAC y en FEDEARROZ, pero no en FEDEPALMA que ahora ve con optimismo la evolución del acuerdo.

La percepción de FEDEPALMA ha variado porque logró negociar la incorporación de Requisitos Específicos de Origen (REOS) con los cuales aseguró que el libre comercio en la AP se diera únicamente para los aceites y grasas producidos en los países miembros. Esto le permitió al sector palmero contrarrestar los efectos negativos que podría haber producido la eliminación del SAFP. Con la negociación de los REOS, además de contener la sensibilidad del sector palmero, también se ratificó para los aceites de palma colombianos el libre acceso a Perú, Chile y México, que ya existía mediante acuerdos previos (CAN y bilateral, respectivamente) (González, 2019).

En el sector automotriz, cuyo desempeño en términos comerciales ha sido el más positivo en el marco de la AP, encontramos que las percepciones de algunos de sus empresarios y representantes han cambiado. Algunos ven con optimismo el desarrollo de la AP. Tal es caso de Camilo Llinás, presidente ejecutivo de ACOLFA, quien durante las negociaciones del Protocolo Adicional se había opuesto considerando que podría tener consecuencias negativas para el sector automotriz colombiano. En la actualidad, considera que la AP, mediante la promoción de cadenas de valor y reglas de origen acumulativas, fortalece al sector automotriz colombiano a medida que se expande y, además, se convierte en una alternativa



frente a los planteamientos proteccionistas de la política comercial de Estados Unidos. Mientras tanto, otros como María Juliana Rico, directora de la Cámara de la Industria Automotriz de la ANDI, aunque mantienen su percepción favorable de la AP, creen que la situación actual exige que se preste continua atención a su evolución por las nuevas adhesiones que se están negociando (Australia, Canadá, Nueva Zelanda, y Singapur) si ellas no cumplen los requerimientos establecidos en el Acuerdo Marco.

Finalmente, en el sector de la construcción encontramos que, a pesar del lento crecimiento del comercio, en 2019 sus empresarios y representantes aún mantienen una percepción favorable del acuerdo. Desde las negociaciones, empresarios como el presidente de Cementos Argos, Jorge Mario Velázquez, eran conscientes de las debilidades estructurales que presentaba Colombia (insuficiente infraestructura portuaria en el Pacífico, escasa innovación tecnológica, etc.) y de que éstas podían afectar negativamente las expectativas planteadas.

Si bien esas debilidades aún persisten, Tomas Restrepo, actual vicepresidente de la Regional Colombia de Cementos Argos, considera que una vez estén solucionados problemas de infraestructura como el de las conexiones con el puerto de Buenaventura, entre otros, se dinamizará mucho más el comercio para esa industria hacia y desde los países de la AP. En la misma línea, Eduardo Loaiza, gerente de CAMACOL (Antioquia), considera que para que el comercio de este sector siga evolucionando en la AP, se requiere mejorar algunas herramientas que permitan agilizar los trámites aduaneros, así como también definir instrumentos para aprovechar lo relativo a los servicios financieros

Teniendo en cuenta todo lo anteriormente expuesto, se puede constatar que, a pesar del lento crecimiento de comercio que presentan los datos para Colombia dentro de la AP, este acuerdo mantiene el apoyo de parte de los empresarios de los tres sectores analizados. Más importante aún, ha ido ganando el apoyo de otros, incluso el de algunos que antes se oponían a él, como en el caso de FEDEPALMA y de algunos representantes del sector automotriz, que ahora lo ven como una opción para fortalecer las exportaciones de sus respectivos sectores.



Pese a que los resultados que reflejan los datos aquí presentados no son concluyentes, la percepción positiva sobre el acuerdo parece ser mayor a medida que éste va avanzando. Esto demostraría que los empresarios están conscientes de la existencia de factores ajenos al acuerdo mismo (desaceleración comercial regional y global, falta de infraestructura doméstica, medidas proteccionistas de Estados Unidos, entre otros) que afectan el comercio entre Colombia y sus socios, pero que confían en que a medida que esos factores se modifiquen ellos podrán obtener mayores beneficios del acuerdo.

Por lo anterior, los datos y argumentos aquí plasmados buscan convertirse en un insumo para reflexionar y seguir explorando la evolución de la AP, un acuerdo que a pesar del complejo contexto nacional, regional y global en el que se gestó, se ha mantenido vigente y, actualmente cuenta con 59 Estados observadores y 6 candidatos a Estados asociados, además de mantener el apoyo empresarial (eje fundamental del acuerdo).

Con respecto al rol que el regionalismo abierto y el regionalismo estratégico le otorgan a empresas y empresarios en la AP, se discute a continuación la interpretación que hace Kuwayama (2019) sobre este acuerdo. Aunque para ese autor la AP se identifica con los postulados del regionalismo abierto convencional, en el cual la liberalización, la facilitación del comercio y la cooperación económica y técnica eran el eje central, ese concepto de regionalismo abierto ha sido renovado y complementado en el marco de la AP, de acuerdo con los desafíos y oportunidades que han surgido en los nuevos escenarios de la economía internacional y latinoamericana (Kuwayama, 2019, p. 2).

La AP es para Kuwayama una versión renovada de regionalismo abierto que, en primer lugar, enfatiza la necesidad de construir capacidad regional para enfrentar los nuevos temas del comercio y la inversión. Estos asuntos incluyen la participación de las empresas en Cadenas Globales de Valor (CGV) y Cadenas Regionales de Valor (CRV), políticas de innovación impulsadas por el mercado, reducción de los "costos de transacción" -- como medida para mejorar la productividad y la competitividad--, inclusión social y equidad mediante nuevas



formas de facilitación del comercio y la construcción de infraestructura de calidad, con el objetivo de avanzar hacia una integración profunda. Este enfoque pragmático debería conducir hacia la libre circulación de bienes, servicios, capital y personas, no basados únicamente en acuerdos comerciales, sino en la generación de oportunidades para el desarrollo económico y social de los países participantes (Kuwayama, 2019, p. 21).

En este sentido, aunque las características de la AP permiten inscribirla dentro de un regionalismo abierto con rasgos de integración profunda, los conceptos del regionalismo abierto, tanto en su enfoque convencional como en el renovado con los nuevos temas de la OMC, no son suficientes para entender el funcionamiento y desempeño de la AP. Si bien esos enfoques hacen énfasis en la participación del sector empresarial para el funcionamiento exitoso de la integración regional, en el caso de la AP, Kuwayama (2019) considera que la influencia del sector privado es de carácter complementario lo que la vuelve absolutamente necesaria para el acuerdo.

De esta manera, el éxito o fracaso de la AP debe ser evaluado a partir de una serie de acciones de cooperación que van más allá de la rebaja de los aranceles comerciales, como ya señalara Baldwin (2011) al hablar sobre el regionalismo del siglo XXI. Para hacerlo tanto Baldwin como Kuwayama plantean la necesidad de que el comercio intra-regional latinoamericano pase de ser un comercio de bienes finales a ser un comercio de partes o componentes de esos bienes. Eso es, según ellos, lo que realmente aseguraría la integración económica de la región, aunque además para alcanzarla sea fundamental mejorar la infraestructura, la calidad de los recursos humanos, etc. (Kuwayama, 2019, p. 6).

Para Kuwayama, si se logra una integración regional económica de este tipo, no importa tanto que el proceso sea dirigido por el mercado, como en Asia Pacífico, o por las instituciones, como en la UE. Lo que sí resulta necesario es que el proceso de integración se apoye en un compromiso activo de los empresarios porque su compromiso sirve de puente entre las instituciones estatales y el mercado. Este



concepto está incluido en la forma en que algunos empresarios se refieren a la AP como una sociedad público-privada (Kuwayama, 2019, p. 7).

Según Kuwayama (2019, p. 21), la AP difiere no solo del regionalismo abierto de los noventa sino también del regionalismo estratégico porque éste otorga al Estado un rol central en ubicar a sus empresas en una posición importante en la economía internacional. Los gobiernos miembros de la AP, en cambio, aprovechan la ubicación que ya tienen algunas de sus empresas en esa economía. De esta forma, los empresarios complementan las acciones de los gobiernos porque completan las carencias que ellos tienen. En otras palabras, aunque los gobiernos firmen los acuerdos y establezcan sus líneas maestras, sin los empresarios tienen menor capacidad para hacer que esos acuerdos funcionen. De todas formas, la cuestión acerca de qué tipo de regionalismo representa la AP es, sin embargo, un tema que excede los objetivos de este trabajo y que merece una investigación más profunda y detallada.

En conclusión, teniendo en cuenta el rol que le otorga a los empresarios en el desarrollo de la AP el nuevo regionalismo abierto del siglo XXI (Baldwin, 2011; Kuwayama, 2019), la evolución del acuerdo ha sido hasta ahora relativamente positiva porque ha logrado mantener el apoyo de diferentes sectores empresariales e incluso sumarle el de algunos de aquellos que, durante su negociación, se opusieron al mismo por considerarlo lesivo para sus sectores y para Colombia. Esto se manifiesta al menos en el análisis de las percepciones de los empresarios sobre la AP.

El análisis del impacto de la AP en Colombia, en el comportamiento económico de ciertos sectores colombianos y en las percepciones de sus empresarios destaca una visión de la AP que se aleja de la tradicional división entre proyectos de regionalismo orientados por el Estado o por el mercado. Este tema, al igual que el de las percepciones de los empresarios, requiere de más estudios empíricos y teóricos, pero entretanto esperamos haber contribuido a entender mejor el acuerdo y sus consecuencias para algunos sectores económicos colombianos.



## BIBLIOGRAFÍA

- ADPC (2003). Acuerdo de Diálogo Político y Cooperación entre la Unión Europea y la Comunidad Andina. Recuperado el 11 de enero de 2019. Disponible en:  
[http://eeas.europa.eu/archives/delegations/colombia/documents/eu\\_colombia/pdca\\_1203\\_es.pdf](http://eeas.europa.eu/archives/delegations/colombia/documents/eu_colombia/pdca_1203_es.pdf)
- ABRUSCI, Carolina (2017). *La integración Latinoamericana y el regionalismo estratégico: caso Mercado Común del Sur y Alianza del Pacífico* (Tesis Doctoral). Universidad Complutense de Madrid. Disponible en:  
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/tesis?codigo=148752>
- Alianza del Pacífico - AP (2015). ¿Qué es la Alianza? Recuperado el 9 de septiembre de 2017. Disponible en: <https://alianzapacifico.net/que-es-la-alianza/#la-alianza-del-pacifico-y-sus-objetivos>
- ARCE, Pablo y SERRANO, Álvaro (2015). El mercado de materiales de construcción en Colombia. *Estudios de Mercado*, pp. 1-81. Oficina Económica y Comercial de la Embajada de España en Colombia Disponible en: Disponible en:  
<http://www.siicex.gob.pe/siicex/documentosportal/alertas/documento/doc/219975057rad0C30C.pdf>
- Asociación Bancaria y de Entidades Financieras de Colombia – ASOBANCARIA (sin fecha). Análisis sectorial: Vivienda y Construcción. Recuperado el 1 de mayo de 2019. Disponible en:  
<https://www.asobancaria.com/wp-content/uploads/2016/10/diagnostico-sectorial-vivienda-pilotos-de-innovacion-financiera.pdf>
- Asociación Nacional de Comercio Exterior - ANALDEX (2018). Balance comercio exterior, innovación y perspectivas 2018. *Exponotas*, N° 50, p. 2. Recuperado el 7 de abril de 2018. Disponible en: <http://www.analdex.org/wp-content/uploads/1992/11/Exponotas-50-digital-bj-ok-1711-2017.compressed.pdf>
- Asociación Nacional de Comercio Exterior – ANALDEX (Sin fecha). TLC entre Colombia y la Unión Europea. Recuperado el 16 de enero de 2019. Disponible en: <http://www.analdex.org/2018/07/26/tlc-entre-colombia-y-la-union-europea/>
- Asociación Nacional de Empresarios de Colombia - ANDI (7 de febrero de 2014). ANDI ve con optimismo acuerdos de la Alianza del Pacífico. Recuperado el 27 de abril de 2018: Disponible en:  
<http://proyectos.andi.com.co/SalPren/Documents/ANDI%20VE%20CON%20OPTI%20MISMO%20ACUERDOS%20DE%20LA%20ALIANZA%20DEL%20PACIFICO.pdf>
- Asociación Nacional de Empresarios de Colombia - ANDI (Sin fecha). Cámaras sectoriales. Industria automotriz. Recuperado el 3 de febrero de 2019. Disponible en: <http://www.andi.com.co/Home/Camara/4-automotriz>



- Asociación Nacional de Movilidad Sostenible - ANDEMOS (2017). Colombia cierre sector automotor 2017. Informe a diciembre 2017. Recuperado el 9 de Marzo de 2019. Disponible en: <http://www.andemos.org/wp-content/uploads/2018/01/ANDEMOS-Dic.-2017-Primera-Entrega-Sector-Automotor.pdf>
- BALDWIN, Richard (2011). *21st Century Regionalism: Filling the Gap between 21st Century Trade and 20th Century Trade Rules*. WTO Staff Working Paper. Disponible en: <https://ssrn.com/abstract=1869845>
- Banco de la República de Colombia – BRC (sin fecha). Tasa de cambio del peso colombiano (TRM). Recuperado el 26 de mayo de 2019. Disponible en: <http://www.banrep.gov.co/es/tasa-cambio-del-peso-colombiano-trm>
- BARRETO, Nelson (2015). *Sector agrícola colombiano en el tratado de libre comercio con Estados Unidos* (Tesis de Maestría). Buenos Aires, Argentina. Universidad de Buenos Aires, Facultad de Ciencias Económicas. Disponible en: [http://bibliotecadigital.econ.uba.ar/download/tpos/1502-0350\\_BarretoCalderonNE.pdf](http://bibliotecadigital.econ.uba.ar/download/tpos/1502-0350_BarretoCalderonNE.pdf)
- BBC News (23 de Julio de 2010). Venezuela y Colombia: años en la cuerda floja. Recuperado el 21 de mayo de 2019. Disponible en: [https://www.bbc.com/mundo/america\\_latina/2010/07/100722\\_cronologia\\_relacion\\_es\\_venezuela\\_colombia\\_lr](https://www.bbc.com/mundo/america_latina/2010/07/100722_cronologia_relacion_es_venezuela_colombia_lr)
- BBVA Research (2016). *Situación Automotriz “Unidad de Colombia”*. Recuperado el 6 de abril de 2019. Disponible en: [http://www.iberglobal.com/files/2016/colombia\\_automovil.pdf](http://www.iberglobal.com/files/2016/colombia_automovil.pdf)
- BELTRÁN, Jorge y PIÑEROS, Alejandro (2013). *Sector agropecuario colombiano: su realidad económica y perspectiva* (Monografía). Universidad EAN. Disponible en: <http://repository.ean.edu.co/bitstream/handle/10882/4629/BeltranJorge2013.pdf?sequence=1>
- BERGSTEN, Fred (1997). Open Regionalism. *The World Economy*, vol. 20, No. 5, pp. 545-565. Disponible en: <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/abs/10.1111/1467-9701.00088>
- BERMÚDEZ, Katerine (2018). La incidencia del Tratado de Libre Comercio con Estados Unidos de América en la normatividad de las Cooperativas de Trabajo Asociado en Colombia. *Revista Internacional y Comparada de Relaciones Laborales y Derecho del Empleo*, Vol. 6, N° 2 abril-junio. Disponible en: [ejcls.adapt.it/index.php/rlde\\_adapt/article/download/577/772](http://ejcls.adapt.it/index.php/rlde_adapt/article/download/577/772)
- BRICEÑO, José. (2013). Ejes y modelos en la etapa actual de la integración económica regional en América Latina. *Estudios Internacionales* 175, 9-39. Disponible en: [https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0719-37692013000200001](https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0719-37692013000200001)



- BRICEÑO, José (2010). La Iniciativa del Arco del Pacífico Latinoamericano. Un nuevo actor en el escenario de la integración regional. Nueva Sociedad, 228, 44-59.
  
- Cámara Colombiana de la Construcción - CAMACOL (2015). Consideraciones sobre la tendencia de largo plazo de la tasa de cambio y la cadena productiva del sector edificador. *Revista Tendencias de la construcción*, N° 3, pp. 12-24. Disponible en: <https://camacol.co/sites/default/files/IE-Tendencias/TENDENCIAS%20DE%20LA%20CONSTRUCCION%20MARZO%2020%20DE%202015%20-%20PARA%20WEB-OK.pdf>
  
- Caracol Radio (8 de febrero de 2014). Alianza del Pacífico impulsará la economía colombiana: ANDI. Recuperado el 28 de abril de 2018. Disponible en: [http://caracol.com.co/radio/2014/02/08/economia/1391849220\\_074778.html](http://caracol.com.co/radio/2014/02/08/economia/1391849220_074778.html)
  
- CÁRDENAS, Mauricio, CADENA, Ximena y QUINTERO, Juan (2004). Determinantes de la actividad constructora en Colombia. *Fedesarrollo*. Bogotá. Disponible en: <https://www.repository.fedesarrollo.org.co/handle/11445/1166>
  
- CARDONA, Carolina, GAITÁN, Johana y CASTRO, José Luis (2012). *Caracterización del sector de la construcción*. Editorial Servicio Nacional de Aprendizaje (SENA) Recuperado el 4 de abril de 2019. Disponible en: <https://repositorio.sena.edu.co/handle/11404/2099>
  
- CHAVES, Carlos A. (2018). Aproximación teórica y conceptual para el análisis de la Alianza del Pacífico. *Desafíos*, 30(1), pp. 21-45. Disponible en: <http://dx.doi.org/10.12804/revistas.urosario.edu.co/desafios/a.5775>
  
- Cementos Argos (Sin fecha). Historia de Cementos Argos. Recuperado el 2 de mayo de 2018. Disponible en: <https://www.argos.co/Acerca-de-Argos/Historia-de-Cementos-Argos>
  
- Colprensa (7 de febrero 2011). Pro y Contra de TLC de Colombia con Corea del Sur. Recuperado el 24 de marzo de 2019. Disponible en: [https://www.elpais.com.co/elpais/economia/noticias/pro-y-contra-del-tlc-colombia-con-corea-del-sur?quicktabs\\_lomasnotainterna=first](https://www.elpais.com.co/elpais/economia/noticias/pro-y-contra-del-tlc-colombia-con-corea-del-sur?quicktabs_lomasnotainterna=first)
  
- CONEJERO, David (2012). *Cooperación entre la Unión Europea y la Comunidad Andina*. Instituto de Estudios sobre Conflictos y Acción Humanitaria (IECAH), Madrid, España. Disponible en: <https://www.iecah.org/images/stories/Cooperacion UE con la Comunidad Andina.pdf>
  
- CORREA, Diego y MISAS, Norman (2014). *El sector automotriz en la industria colombiana enfrentando la globalización* (Anteproyecto de Grado). Universidad San Buenaventura, Medellín, Colombia. Disponible en: [http://bibliotecadigital.usb.edu.co/bitstream/10819/2337/1/Sector\\_Automotriz\\_Globalizacion.pdf](http://bibliotecadigital.usb.edu.co/bitstream/10819/2337/1/Sector_Automotriz_Globalizacion.pdf)



- DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACION - DNP (2018). Estadísticas históricas de Colombia. Capítulo 1, Sector Real. Recuperado el 7 de octubre de 2017. Disponible en: <https://www.dnp.gov.co/estudios-y-publicaciones/estudios-economicos/Paginas/estadisticas-historicas-de-colombia.aspx>
- Departamento Nacional de Planeación - DNP (2010). *Bases del Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014: Prosperidad para todos*. Bogotá: Departamento Nacional de Planeación. Disponible en: <https://www.dnp.gov.co/Plan-Nacional-de-Desarrollo/PND-2010-2014/Paginas/Plan-Nacional-De-2010-2014.aspx>
- DIAN-SIEX (de 1998 a 2018). Disponible en: <http://websiex.dian.gov.co/>
- Diario Confidencial Colombia (24 de mayo de 2013). Constructores ven bondades con la Alianza del Pacífico. Recuperado el 8 de mayo de 2019. Disponible en: [http://confidencialcolombia.com/sectores/constructores-ven-bondades-con-alianza-del-pacifico\\_217279/2013/05/24/](http://confidencialcolombia.com/sectores/constructores-ven-bondades-con-alianza-del-pacifico_217279/2013/05/24/)
- Diario el Universal (27 de agosto de 2018). Construcción, una vía para fortalecer la unión. Recuperado el 1 de junio de 2019. Disponible en: <https://www.eluniversal.com.mx/cartera/negocios/construccion-una-para-fortalecer-union>
- Diario Gestión (31 de octubre de 2017). Alianza del Pacífico, una oportunidad para contrarrestar lo que Estados Unidos hizo con el TPP. Recuperado el 1 de junio de 2019. Disponible en: <https://gestion.pe/economia/alianza-pacifico-oportunidad-contrarrestar-ee-uu-hizo-tpp-148959>
- Diario Gestión (13 de marzo de 2015). Las ventas de vehículos en los países de la Alianza del Pacífico van en picada. Recuperado el 7 de abril de 2019. Disponible en: <https://gestion.pe/economia/mercados/ventas-vehiculos-paises-alianza-pacifico-picada-80805>
- EFE (2017). El comercio entre la UE y Colombia y Perú cayó con el TLC y subió con Centroamérica. Recuperado el 16 de enero de 2019. Disponible en: <https://www.efe.com/efe/espana/economia/el-comercio-entre-la-ue-y-colombia-peru-cayo-con-tlc-subio-centroamerica/10003-3433611#>
- El Espectador (24 de mayo de 2013). Piden excluir el arroz de la Alianza Pacífico. Recuperado el 31 de mayo de 2019. Disponible en: <https://www.elespectador.com/noticias/economia/piden-excluir-al-arroz-de-alianza-pacifico-articulo-423909>
- El Espectador (5 de marzo de 2015). Problemas para el comercio exterior están en Colombia. Recuperado el 7 de abril de 2019. Disponible en: <https://www.elespectador.com/noticias/economia/problemas-el-comercio-exterior-estan-colombia-articulo-547758>



- El Financiero (7 de abril de 2016). Producción y exportación de autos meten reversa por paros técnicos en marzo. Recuperado el 5 de abril de 2019. Disponible en: <https://www.elfinanciero.com.mx/empresas/produccion-y-exportacion-automotriz-meten-reversa-en-marzo.html>
- El Tiempo (7 de febrero de 2004). 60 años de la ANDI. Recuperado el 7 de Marzo de 2018. Disponible en: <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1592467>
- El Tiempo (10 de junio de 2005). El narcotráfico tiene más de un millón de hectáreas de tierra, dice la contraloría. Recuperado el 6 de enero de 2019. Disponible en: <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1620374>
- Enciclopedia Financiera (Sin fecha). Costo Marginal. Recuperado el 29 de marzo de 2019. Disponible en: <https://www.encyclopediafinanciera.com/definicion-costo-marginal.html>
- Entra en vigencia el TLC entre Colombia y la Unión Europea (2013). 28 países de Europa tendrán una alianza comercial con Colombia. Recuperado el 12 de noviembre 2018. Disponible en: <https://www.colombia.co/actualidad/noticias/entra-en-vigencia-el-tlc-entre-colombia-y-la-union-europea/>
- ESPINOSA, Andrés (2013). Análisis del Acuerdo de Asociación entre Colombia y la Unión Europea: agricultura y medidas sanitarias y fitosanitarias. *Estudios y Perspectivas Oficina de la CEPAL en Bogotá* (24). Disponible en: <https://repositorio.cepal.org/handle/11362/4823>
- Federación Nacional de Arroceros – FEDEARROZ (Sin fecha). Historia. El nacimiento de Fedearroz. Recuperado el 27 de abril de 2018. Disponible en: <http://www.fedearroz.com.co/new/historia.php>
- FORERO, Lyda y URREA, Danilo (2014). Colombia y TLC: entre la movilización y el conflicto. *Ecología Política* N° 46, pp, 129-133. Recuperado el 7 de noviembre de 2018. Disponible en: <http://www.ecologiapolitica.info/?p=1286>
- GARCÍA, Carlos (2015). La posición de los empresarios colombianos frente a la Alianza del Pacífico. *Boletín Informe Integrar*, N° 98, pp. 2-12. Instituto de Integración Latinoamericana, Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, UNLP. Disponible en: <http://www.iil.jursoc.unlp.edu.ar/textos/informe/integrar98.pdf>
- GARCÍA, Jaime (2014). Alianza del Pacífico ¿Hacia dónde vamos?. *Agenda Internacional*, vol. 20, N° 31, pp, 43-54, Lima, Instituto de Estudios Internacionales (IDEI).
- GARCÍA JERÍ, Carlos (2016). Importaciones de vehículos de redujeron en el primer semestre. *Cámara Lima*. Recuperado el 6 de abril de 2019. Disponible en: [https://www.cameralima.org.pe/repositorioaps/0/0/par/r744\\_3/03.pdf](https://www.cameralima.org.pe/repositorioaps/0/0/par/r744_3/03.pdf)



- GIACALONE, Rita (1999) Los empresarios frente al Grupo de Los Tres (G-3): Integración, intereses e ideas. Caracas: Editorial Nueva Sociedad.
- GIACALONE, Rita (2014). Cambios en el Regionalismo de Venezuela y Colombia (1990-2013): del Grupo de los Tres al ALBA y La Alianza del Pacífico, en: MELLADO, Noemí –Editora-, *Regionalismo Latinoamericano: Dimensiones actuales*, Editorial Lerner, pp. 29-60, Argentina.
- GONZALEZ, Diana y GÓMEZ, Elizabeth (2013). *Impacto de la Alianza del Pacífico sobre las empresas vallecaucanas y su proyección hacia el mercado asiático* (Trabajo de Grado). Universidad ICESI, Santiago de Cali, Colombia. Disponible en: [http://repository.icesi.edu.co/biblioteca\\_digital/handle/10906/76350](http://repository.icesi.edu.co/biblioteca_digital/handle/10906/76350)
- GONZÁLEZ, Jaime (2019). Cuestionario base. Preguntas a Jaime González (Director de Gestión Comercial de Estratégica de la Federación Nacional de Cultivadores de Palma de Aceite (FEDEPALAMA) por Carlos García, hechas vía e-mail, el 27 de junio de 2019, La Plata, Argentina.
- International Centre for Trade and Sustainable Development – ICTSD (2010). Finalizan negociaciones entre la Unión Europea y Perú-Colombia, mientras que con Centroamérica hay grandes avances. Recuperado el 14 de enero de 2019. Disponible en: <https://www.ictsd.org/bridges-news/puentes/news/finalizan-negociaciones-entre-la-uni%C3%B3n-europea-y-per%C3%BA-colombia-mientras>
- JARAMILLO, Felipe (1998). La agricultura colombiana en la década del noventa. *Revista de Economía del Rosario*, Vol. 1, Nº 2, pp. 9-39, Recuperado el 5 de mayo de 2018. Disponible en: <https://revistas.urosario.edu.co/index.php/economia/article/view/976>
- KALMANOVITZ, Salomón (2013). *Nueva historia económica de Colombia*. Bogotá, Colombia. Ed. Taurus-Universidad Jorge Tadeo Lozano.
- KALMANOVITZ, Salomón y LÓPEZ, Enrique (2007). *Aspectos de la agricultura colombiana en el siglo XX* (Síntesis). Universidad Jorge Tadeo Lozano, Bogotá, Colombia. Disponible en: <http://avalon.utadeo.edu.co/comunidades/grupos/salomonk/ensayos/Aspectos%20de%20la%20agricultura%20colombiana%20en%20el%20siglo%20XX.pdf>
- KUWAYAMA, Mikio (2019). *Pacific Alliance: A Latin American Version of "Open Regionalism" in Practice*. Discussion Paper Series DP2019-02, Research Institute for Economics & Business Administration, Kobe University. Disponible en: <https://www.rieb.kobe-u.ac.jp/academic/ra/dp/English/DP2019-02.pdf>
- La República (22 de junio de 2017). ¿Qué nos ha dejado el TLC Colombia-Estados Unidos tras cinco años? Recuperado el 25 de enero de 2019. Disponible en: <https://www.larepublica.co/opinion/que-nos-ha-dejado-el-tlc-colombia---eeuu-tras-cinco-anos-2520383>



- LLINÁS, Camilo (2014). Entrevista a Camilo Llinás (Presidente Ejecutivo de ACOLFA) hecha por *Revista Deslinde*, el 7 de febrero de 2014, Bogotá Colombia. Disponible en: <https://youtu.be/6CmhnVO7UFs>
- MARTINEZ, Stefanny (2019). Cuestionario base. Preguntas a Stefanny Martínez (Asesora Económica de la Sociedad de Agricultores de Colombia - SAC) por Carlos García, hechas vía e-mail, el 3 de julio de 2019, La Plata, Argentina.
- MÉNDEZ, Ancizar y ROBLES, Jorge (2011). Encadenamiento hacia atrás y hacia adelante en la economía del Valle del Cauca, año 2004. *Revista de Economía y Administración*, Vol. 8, N° 1, Enero - Junio. Disponible en: <https://www.uao.edu.co/sites/default/files/MENDEZROBLES.PDF>
- Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural – MADR (2016). Estrategia Colombia Siembra. Recuperado el 22 de enero de 2019. Disponible en: [https://www.minagricultura.gov.co/Documents/Estrategia\\_Colombia\\_Siembra.Pdf](https://www.minagricultura.gov.co/Documents/Estrategia_Colombia_Siembra.Pdf)
- Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural – MADR (2018). Las exportaciones agropecuarias de Colombia a la Unión Europea sumaron alrededor de US\$10.000 millones gracias a los cinco años de TLC. Recuperado el 16 de enero de 2019. Disponible en: [https://www.minagricultura.gov.co/noticias/Paginas/Las-exportaciones-agropecuarias-de-Colombia-a-la-Uni%C3%B3n-Europea-sumaron-alrededor-de-US\\$10-000-millones-gracias-a-los-cinco-.aspx](https://www.minagricultura.gov.co/noticias/Paginas/Las-exportaciones-agropecuarias-de-Colombia-a-la-Uni%C3%B3n-Europea-sumaron-alrededor-de-US$10-000-millones-gracias-a-los-cinco-.aspx)
- Ministerio de Comercio, Industria y Turismo - MINCIT (2015). Acuerdo de Libre Comercio Colombia – Corea. ANEXO 2-A, Cronograma desgravación de Colombia y de Corea. Recuperado el 24 de marzo de 2019. Disponible en: [http://www.tlc.gov.co/loader.php?IServicio=Documentos&IFuncion=verPdf&id=78862&name=Cronograma\\_Desgravacion\\_de\\_Colombia\\_-\\_Tariff\\_Elimination\\_Schedule\\_of\\_Colombia.pdf&prefijo=file](http://www.tlc.gov.co/loader.php?IServicio=Documentos&IFuncion=verPdf&id=78862&name=Cronograma_Desgravacion_de_Colombia_-_Tariff_Elimination_Schedule_of_Colombia.pdf&prefijo=file)
- Ministerio de Comercio, Industria y Turismo – MINCIT (Sin fecha). Acuerdos Comerciales. Disponible en: <http://www.tlc.gov.co/>
- Ministerio de Comercio, Industria y Turismo - MINCIT (2011). Comercio Exterior de Colombia. Estadísticas Comercio Exterior. Recuperado el 11 de diciembre de 2018. Disponible en: [http://www.mincit.gov.co/publicaciones/10422/comercio\\_exterior\\_de\\_colombia](http://www.mincit.gov.co/publicaciones/10422/comercio_exterior_de_colombia)
- Ministerio de Comercio, Industria y Turismo - MINCIT (2005). Decreto N° 4666 de 2005. Recuperado el 9 de marzo de 2019. Disponible en: <http://www.tlc.gov.co/loader.php?IServicio=Documentos&IFuncion=verPdf&id=51933&name=Decreto-protocolo-sexto-ACE33.pdf&prefijo=file>
- MORALES, Rodrigo, MALDONADO, Gerardo y SCHIAVON, Jorge (2017). Las bases sociales de la Alianza del Pacífico, en: PRADO, Juan, VELÁZQUEZ, Rafael y OCHOA, Luis, Eds. *La Alianza del Pacífico: Nuevo mecanismo de cooperación e integración latinoamericano*. Asociación Mexicana de Estudios Internacionales, pp. 127-154, México. Disponible en:



[https://www.academia.edu/32898012/La Alianza del Pac%C3%ADfico. Nuevo mecanismo de cooperaci%C3%B3n e integraci%C3%B3n latinoamericano](https://www.academia.edu/32898012/La_Alianza_del_Pac%C3%ADfico._Nuevo_mecanismo_de_cooperaci%C3%B3n_e_integraci%C3%B3n_latinoamericano)

- MURIEL, Claudia (2009). Colombia en el G3: *Competitividad de sus exportaciones y posición del grupo frente al ALCA* (Proyecto de tesina). Universidad ICESI. Consultorio de Comercio Exterior. Disponible en: [https://www.comercioexterior.ub.edu/tesina/proyectos03-04/primer\\_proyecto/muriel\\_claudia.doc](https://www.comercioexterior.ub.edu/tesina/proyectos03-04/primer_proyecto/muriel_claudia.doc)
- NARIÑO, Juan (2014). La importancia para Colombia de la Alianza del Pacífico. Universidad EAFIT, *Semana Asia 2014*, Medellín, Colombia. Disponible en: <http://www.eafit.edu.co/centros/asia-pacifico/semana-asia/Documents/conferencia%20alianza%20del%20pacifico%2020%20de%20ago%20medellin.pdf>
- NIGRINIS, Roberto (2012). Más de 40 años de ventas de vehículos en Colombia 1969 – 2011. *Carros y Clásicos*. Recuperado el 7 de febrero de 2019. Disponible en: <http://www.carrosyclassicos.com/historia/item/566-mas-40-anos-de-ventas-de-vehiculos-en-colombia-1969-2011>
- PARENTE, Ana María, GUISAO, Érica y CARMONA, Rafael (2015). Internacionalización del sector de materiales de construcción en Antioquia entre 2010 y 2014. *Revista Ciencias Estratégicas*, Vol. 23, N° 34, pp. 265 - 273. Universidad Pontificia Bolivariana. Disponible en: <https://revistas.upb.edu.co/index.php/cienciasestrategicas/article/view/7373/6731>
- PELAEZ, Luis F. (2015). (3 de septiembre de 2015). Comercio de bienes en la Alianza del Pacífico. Plenaria 4. *Foro Semana Asia 2015: La Alianza del Pacífico y las multilaterales: estrategias de acercamiento al Asia Pacífico*. Universidad EAFIT, Medellín, Disponible en: <https://www.envivoeafit.com/la-alianza-del-pacifico-y-las-multilaterales/>
- Portal Empresarial (Sin fecha). Cifras y perspectivas de la industria automotriz. Recuperado el 25 de marzo de 2019. Disponible en: <https://revistaempresarial.com/industria/automotriz/cifras-perspectivas-industria-automotriz/>
- Portafolio (19 de febrero de 2014). Alianza del Pacífico: mal negocio para el agro colombiano. Recuperado el 21 de diciembre de 2018. Disponible en: <https://www.portafolio.co/opinion/redaccion-portafolio/alianza-pacifico-mal-negocio-agro-colombiano-59558>
- Portafolio (16 de octubre de 2018). Alza de 12,2% en exportaciones de materiales para construcción. Recuperado el 24 de junio de 2019. Disponible en: <https://www.portafolio.co/economia/infraestructura/alza-de-12-2-en-exportaciones-de-materiales-para-construccion-522347>
- Portafolio (14 de noviembre de 2011). Empleo, arma de dos bandos en disputa por el TLC con Corea. Recuperado el 6 de abril de 2019. Disponible en:



<https://www.portafolio.co/economia/finanzas/arma-dos-bandos-disputa-tlc-corea-134740>

- Portafolio (1 de marzo de 2017). El TLC con Estados Unidos solo es importante si lo perdemos. Recuperado el 25 de enero de 2019. Disponible en: <https://www.portafolio.co/opinion/luis-guillermo-plata-paez/el-tlc-con-estados-unidos-coyuntura-portafolio-de-marzo-de-2017-503779>
- PRESTAN, Carlos (2017). Sector industrial en Colombia. Subsector Construcción. Recuperado el 7 de abril de 2019. Disponible en: <https://www.gestiopolis.com/wp-content/uploads/2018/02/sector-construccion-colombia-p.pdf>
- PRIETO, Andrés (2011). *Efectos en las ventas del sector automotor en Colombia frente a la aprobación del TLC con Estados Unidos* (Trabajo de Grado). Universidad del Rosario, Bogotá, Colombia. Disponible en: <http://repository.urosario.edu.co/bitstream/handle/10336/2274/1020720408-2011.pdf;jsessionid=052E73C8B70BB028F6D91CD54A1EA596?sequence=>
- Procolombia (Sin fecha). Así va el sector de los materiales de construcción en Colombia. Recuperado el 14 de febrero de 2020. Disponible en: <https://procolombia.co/compradores/es/explore-oportunidades/materiales-de-construccion-0>
- Procolombia (Sin fecha). ATPDEA. Ley de Promoción de Preferencias Arancelarias Andinas y Erradicación de Drogas. Recuperado el 24 de enero de 2019. Disponible en: <http://tlc-eeuu.procolombia.co/abc-del-tlc/atpdea>
- Procolombia (Sin fecha). Descripción del sector. Recuperado el 5 de mayo de 2019. Disponible en: <https://www.inviertaencolombia.com.co/como-invertir-test/33-sectores/manufacturas/materiales-de-construccion/400-descripcion-del-sector.html>
- Procolombia (Sin fecha). Inversión en el sector Materiales de Construcción en Colombia. Recuperado el 13 de febrero de 2020. Disponible en: <https://www.inviertaencolombia.com.co/sectores/manufacturas/materiales-de-construccion.html>
- Procolombia (Sin fecha). Tratado de Libre Comercio Colombia – Estados Unidos. Materiales de construcción. Recuperado el 6 de mayo de 2019. Disponible en: <http://tlc-eeuu.procolombia.co/oportunidades-por-sector/manufacturas-e-insumos/materiales-de-construccion>
- PROEXPORT COLOMBIA (2012). Industria automotriz en Colombia. Bogotá, Colombia. Recuperado el 7 de octubre de 2017. Disponible en: [http://www.inviertaencolombia.com.co/Adjuntos/Perfil%20Automotriz%20Septiembre%202012%20Final%20\(2\).pdf](http://www.inviertaencolombia.com.co/Adjuntos/Perfil%20Automotriz%20Septiembre%202012%20Final%20(2).pdf)



- QUIROGA, Johana, MUNAR, Laura y PEÑA, Manuel (2012). *Análisis estratégico del sector automotriz en Colombia* (Trabajo de Grado). Universidad del Rosario, Facultad de Administración. Disponible en: <http://repository.urosario.edu.co/bitstream/handle/10336/3955/1020727693-2012.pdf?sequence=3>
- RCN Radio (10 de febrero de 2014). Industria automotriz teme que acuerdo con Alianza Pacífico afecte al sector. Recuperado el 29 de marzo de 2019. Disponible en: <https://www.rcnradio.com/economia/industria-automotriz-teme-que-acuerdo-con-alianza-pacifico-afecte-al-sector-116450>
- REINA, Mauricio (2013). Importancia de la Alianza del Pacífico para Colombia. [en línea] *Proexport Colombia*. Disponible en: [http://www.tlc.gov.co/loader.php?IServicio=Documentos&IFuncion=verPdf&id=68655&name=IMPORTANCIA\\_DE\\_LA\\_ALIANZA\\_DEL\\_PACIFICO\\_PARA\\_COLOMBIA.pdf&prefijo=file](http://www.tlc.gov.co/loader.php?IServicio=Documentos&IFuncion=verPdf&id=68655&name=IMPORTANCIA_DE_LA_ALIANZA_DEL_PACIFICO_PARA_COLOMBIA.pdf&prefijo=file)
- Renault-Sofasa (Sin fecha). Historia Renault-Sofasa. Una gran historia basada en el desarrollo y crecimiento del país. Recuperado el 1 mayo de 2018. Disponible en: <https://www.renault.com.co/descubre-renault/renault-en-colombia/nuestras-cifras-y-nuestras-fechas-clave/historia-desarrollo.html>
- RESTREPO, Manuel (2010). Efectos de la cuota colombiana a la importación de automóviles desde México. *Coyuntura Económica*, Vol XL. N° 2, segundo semestre, pp. 49-72. Fedesarrollo, Bogotá, Colombia. Disponible en: [https://www.repository.fedesarrollo.org.co/bitstream/handle/11445/689/Co\\_Eco\\_Sem2\\_2010\\_Completo.pdf?sequence=2&isAllowed=y](https://www.repository.fedesarrollo.org.co/bitstream/handle/11445/689/Co_Eco_Sem2_2010_Completo.pdf?sequence=2&isAllowed=y)
- RESTREPO, Oscar (2017). La historia de Colmotores, pionera de la industria automotriz colombiana. *El Carro Colombiano*. Recuperado el 6 de febrero de 2019. Disponible en: <https://www.elcarrocolombiano.com/clasicos/la-historia-de-colmotores-pionera-de-la-industria-automotriz-colombiana/>
- RESTREPO, Oscar (2014). Renault-Sofasa celebra 45 años. *El Carro Colombiano*. Recuperado el 19 de febrero de 2019. Disponible en: <https://www.elcarrocolombiano.com/industria/renault-sofasa-celebra-45-anos-en-colombia/>
- RESTREPO, Tomas (2019). Cuestionario base. Preguntas a Tomas Restrepo (Vicepresidente, Regional Colombia de Cementos Argos) por Carlos García, hechas vía e-mail, el 4 de julio de 2019, La Plata, Argentina.
- Revista Dinero (12 de agosto de 2014). Alianza Pacífico amenaza al agro colombiano Recuperado el 24 de junio de 2019. Disponible en: <https://www.dinero.com/economia/articulo/agricultores-contra-alianza-pacifico/191775>
- Revista Dinero (24 de mayo de 2013). Arroceros colombianos no quieren estar en la Alianza del Pacífico. Recuperado el 5 de abril de 2018. Disponible en:



<https://www.dinero.com/economia/articulo/arroceros-no-quieren-estar-alianza-del-pacifico/176408>

- Revista Dinero (8 de julio de 2018). Así se comportan las exportaciones de materiales de construcción. Recuperado el 18 de febrero de 2020. Disponible en: <https://www.dinero.com/empresas/articulo/exportaciones-de-materiales-de-construccion-en-colombia-2018/260718>

- Revista Dinero (17 de septiembre de 2004). Cementos ARGOS. Logros concretos. Recuperado el 1 de febrero de 2018. Disponible en: <https://www.dinero.com/edicion-impresal/especial-comercial/articulo/cementos-argos-logros-concretos/24752>

- Revista Dinero (14 de agosto de 2014). Colombia es potencia en insumos y materiales de construcción. Recuperado el 8 de mayo de 2019. Disponible en: <https://www.dinero.com/empresas/articulo/exportaciones-insumos-materiales-construccion-colombia/199790>

- Revista Dinero (2014). Mazda cierra ensambladora en Colombia. Recuperado el 12 de febrero de 2019. Disponible en: <https://www.dinero.com/empresas/articulo/mazda-cierra-ensambladora/195707>

- Revista Dinero (11 de mayo del 2013). TLC con Corea ¿amenaza u oportunidad? Recuperado el 23 de marzo de 2019. Disponible en: <https://www.dinero.com/empresas/articulo/tlc-corea-del-sur-sector-automotor/187500>

- Revista Motor (29 de julio de 2016). GM Colmotores: 60 años “moviendo” el país. Recuperado el 7 de febrero de 2019. Disponible en: <http://www.motor.com.co/actualidad/industria/gm-colmotores-60-anos-moviendo-pais/27020>

- Revista Motor (23 de mayo de 2014). Nace Mazda de Colombia S.A.S. para asumir la importación oficial de los vehículos de la marca. Recuperado el 12 de febrero de 2019. Disponible en: <http://www.motor.com.co/actualidad/industria/nace-mazda-colombia-s-s-asumir-importacion-oficial-vehiculos-marca/18351>

- Revista Semana (16 de mayo de 2015). A mil kilómetros. Recuperado el 8 de marzo de 2018. Disponible en: <https://www.semana.com/100-empresas/articulo/historia-del-sector-automotriz-en-colombia/427300-3>

- Revista Semana (12 de marzo de 2016). Venta de carros necesitará acelerador en 2017. Recuperado el 6 abril de 2019. Disponible en: <https://www.semana.com/economia/articulo/venta-de-carros-en-colombia-en-2016/507941>

REYES, Giovanni (26 de enero de 2018) Baja participación del sector agrícola en la economía colombiana. *Portafolio*. Disponible en:



<https://www.portafolio.co/economia/baja-participacion-del-sector-agricola-en-la-colombiana-513650>

- RICO, María Juliana (2018). Entrevista a María Juliana Rico (Directora de la Cámara de la Industria Automotriz de la ANDI) por Carlos García, hecha en Oficina Dirección Ejecutiva, el 6 de Agosto de 2018, Bogotá, Colombia.
- ROJAS, Miguel, ARANGO, Carlos y BASTIDAS, Lina (2016). Modelamiento del ciclo de la construcción en Colombia mediante dinámica de sistemas. *Revista Ingenierías*, Vol. 15, N° 29, pp. 43-62. Universidad de Medellín. Disponible en: <https://revistas.udem.edu.co/index.php/ingenierias/article/view/1160/1815>
- ROJAS, Daniel y TERÀN, Jorge M. (2016). La Alianza del Pacífico: nueva muestra de regionalismo en América Latina. *OASIS*, 24, pp. 69-88. Disponible en: <http://dx.doi.org/10.18601/16577558.n24.05>
- SANDOVAL, Diego, MICK, Mauricio y UTERMAN, Lía (1981). Análisis de la trayectoria de una planta automotriz en Colombia: el caso de SOFASA. *Monografía de trabajo/Programa BID/CEPAL/CIID/PNUD de Investigaciones sobre Desarrollo Científico y Tecnológico en América Latina; N° 42*. Programa Banco Interamericano de Desarrollo (BID). Disponible en: [https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/7427/S8100640\\_es.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/7427/S8100640_es.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- Sectorial (28 de octubre de 2016). ¿Qué le compra Colombia a otros países y porque lo hace? Recuperado el 6 de enero de 2019. Disponible en: <https://www.sectorial.co/articulos-especiales/item/52178-%C2%BFqu%C3%A9-le-compra-colombia-a-otros-pa%C3%ADses-y-por-qu%C3%A9-lo-hace>
- Sistema de Información sobre Comercio Exterior - SICE (2014). Protocolo Adicional al Acuerdo Marco ¿Qué significa?. Recuperado el 6 de abril de 2019. Disponible en: [http://www.sice.oas.org/TPD/Pacific\\_Alliance/Studies/Qu%C3%A9Significa\\_2014.pdf](http://www.sice.oas.org/TPD/Pacific_Alliance/Studies/Qu%C3%A9Significa_2014.pdf)
- Sociedad de Agricultores de Colombia - SAC, (2014). Acuerdo de la Alianza del Pacífico amenaza la estabilidad del agro colombiano. Recuperado el 3 de abril de 2018. Disponible en: <http://www.sac.org.co/es/publicaciones1/364-acuerdo-de-la-alianza-pacifico-amenaza-la-estabilidad-del-agro-colombiano.html?highlight=WyJhbGlhbnphliwiZGVsliwicGFjaWZpY28iXQ==>
- Sociedad de Agricultores de Colombia – SAC (2012). El agro y los acuerdos comerciales. Vicepresidencia técnica. Recuperado el 9 de abril de 2018. Disponible en: <https://www.sac.org.co/images/contenidos/acuerdosvigentes/visioncomercialsac2012.pdf>
- Sociedad de Agricultores de Colombia – SAC (2014). Las razones para estar en desacuerdo total con los beneficios que aduce gobierno con la Alianza del



Pacífico”. Recuperado el 3 de abril de 2018. Disponible en: <http://www.sac.org.co/es/noticias/366-las-razones-para-estar-en-desacuerdo-total-con-los-beneficios-que-aduce-gobierno-con-alianza-pacifico.html?highlight=WyJhbGlhbnphliwiZGVsliwicGFjaWZpY28iXQ>

- Superintendencia de Sociedades - SUPERSOCIEDADES (2017). Desempeño del sector automotor. *Informe del Grupo de Estudios Económicos y Financieros*. Bogotá, Colombia. Recuperado el 8 de marzo de 2019. Disponible en: <https://incp.org.co/Site/publicaciones/info/archivos/Automotor.pdf>

- TORRES, Alejandro (2011). La crisis colombiana de finales del siglo XX: ¿Un choque real o financiero? *Perfil de Coyuntura Económica* N° 18, diciembre, pp. 79-96. Universidad de Antioquia. Disponible en: <http://www.scielo.org.co/pdf/pece/n18/n18a4.pdf>

- URREGO-SANDOVAL Carolina (2015). *Alianza del Pacífico: realidad y retos para Colombia*. Universidad ICESI, Cali, Colombia: Programa de Estudios de la Alianza del Pacífico (PEAP).

- UMAÑA, Yolima (2003). El sector de la construcción: un sector líder. *Superintendencia Bancaria de Colombia*, Vol. 4 pp. 1-4. Disponible en: <https://www.superfinanciera.gov.co/descargas/institucional/./yolimaumana.pdf>

- VAN BRACKEL, Jean P. (2019). Cuestionario base. Preguntas a Jean P. Van Brackel (Director Investigaciones Económicas de la Federación Nacional de Arroceros (FEDEARROZ) por Carlos García, hechas vía e-mail, el 14 de junio de 2019, La Plata, Argentina.

- Vanguardia (7 de diciembre de 2014). Alianza del Pacífico le quitó defensas al sector palmero. Recuperado el 31 de mayo de 2019. Disponible en: <https://www.vanguardia.com/economia/nacional/alianza-del-pacifico-le-quito-defensas-al-sector-palmero-JDVL246593>

- VELASQUEZ, Jorge M. (3 de septiembre de 2015). Comercio de bienes en la Alianza del Pacífico. Plenaria 4. *Foro Semana Asia 2015: La Alianza del Pacífico y las multilaterales: estrategias de acercamiento al Asia Pacífico*. Universidad EAFIT, Medellín, Disponible en: <https://www.envivoeafit.com/la-alianza-del-pacifico-y-las-multilaterales/>

- LONDOÑO, Alejandro (2012). *Internacionalización de la empresa colombiana Cementos Argos: una mirada desde diferentes teorías*. Revista de Negocios Internacionales vol. 5, N° 1, enero-junio, pp. 29-43, Colombia. Disponible en: <file:///C:/Users/Carlos/Downloads/998-Texto%20del%20art%C3%ADculo-3112-1-10-20120622.pdf>

- VÉLEZ, Alejandro (2018). Entrevista a Alejandro Vélez (Vicepresidente Técnico de la Sociedad de Agricultores de Colombia-SAC) por Carlos García, hecha en Oficina Vicepresidencia Técnica de la SAC, el 4 de julio de 2018, Bogotá, Colombia.



- VILLAR, Leonardo y ESGUERRA, Pilar (2005). El comercio exterior colombiano en el siglo XX, en: ROBINSON, James y URRUTIA, Miguel (eds.), *Economía colombiana del siglo XX: un análisis cuantitativo*, Bogotá: Banco de la República; Fondo de Cultura Económica.
  
- ZYGIEREWICZ, Anna [editora] (2018). Acuerdo comercial entre la Unión Europea y Colombia y Perú. Evaluación europea de la aplicación. *Servicio de Estudios del Parlamento Europeo – EPRS*, Bruselas. Disponible en: [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/621834/EPRS\\_STU\(2018\)621834\\_ES.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/621834/EPRS_STU(2018)621834_ES.pdf)



## ANEXOS

### Anexo 1 – Tablas de datos usados para la elaboración de los gráficos presentados.

<b>Datos Gráfico N° 1</b>	
<b>Área sembrada estimada (1990-2015)</b>	
<b>(Millones de hectáreas)</b>	
<b>Año</b>	<b>Millones de hectáreas</b>
1991	6,1
1992	5,9
1993	5,6
1994	5,6
1995	5,7
1996	5,7
1997	5,6
1998	5,3
1999	4,9
2000	5,2
2001	5,2
2002	5,3
2003	5,2
2004	5,6
2005	5,9
2006	5,7
2007	5,8
2008	6,1
2009	6,2
2010	6,3
2011	6,5
2012	6,6
2013	6,8
2014	7,1
2015	7,3

*Elaboración propia.*

*Fuente: Fuente: MADR (2016). Estrategia Colombia Siembra. Disponible en:*

*[https://www.minagricultura.gov.co/Documents/Estrategia\\_Colombia\\_Siembra.pdf](https://www.minagricultura.gov.co/Documents/Estrategia_Colombia_Siembra.pdf)*



<b>Datos Gráfico N° 2</b>		
<b>Balanza Comercial Colombia - Chile (1994-2000)</b>		
	<b>Exportaciones</b>	<b>Importaciones</b>
1994	117.403.712	113.068.458
1995	138.545.960	182.736.746
1996	182.391.431	192.500.988
1997	194.237.245	230.179.228
1998	159.268.319	203.687.831
1999	152.390.226	202.791.054
2000	191.371.553	234.869.399
2001	167.805.186	238.400.756
2002	176.801.409	255.867.991
2003	189.364.316	275.614.882
2004	254.964.895	324.347.786
2005	296.230.725	337.784.003
2006	259.231.587	476.649.368
2007	381.868.871	621.422.445

Fuente: DANE-DIAN. Elaborado por Oficina de Estudios Económicos del Ministerio de Comercio, Industria, y Turismo. Cifras provisionales \*

<b>Datos Gráfico N° 3</b>		
<b>Balanza Comercial Colombia - México (1994-2007)</b>		
	<b>Exportaciones</b>	<b>Importaciones</b>
1994	108.473.136	314.411.343
1995	89.694.312	469.356.066
1996	89.166.090	475.598.281
1997	113.968.742	548.125.165
1998	128.536.896	585.991.441
1999	201.850.771	436.570.949
2000	230.474.411	516.897.707
2001	262.144.677	563.240.159
2002	311.470.663	644.307.968
2003	359.996.886	708.174.080
2004	525.667.767	990.074.395
2005	566.959.103	1.683.325.686
2006	586.829.131	2.197.254.744
2007	499.664.244	2.947.285.307

Fuente: DANE-DIAN. Cifras provisionales \*Elaborado por Oficina de Estudios Económicos del Ministerio de Comercio, Industria, y Turismo.



<b>Datos Gráfico N° 4</b>		
<b>Balanza Comercial Colombia-Venezuela (1994-2007)</b>		
	<b>Exportaciones</b>	<b>Importaciones</b>
1994	545.049.089	1.108.372.012
1995	966.993.309	1.333.771.158
1996	779.434.917	1.257.785.895
1997	989.779.503	1.512.391.173
1998	1.145.596.954	1.245.339.564
1999	923.258.846	820.928.145
2000	1.307.590.991	900.585.961
2001	1.741.961.378	749.919.046
2002	1.127.183.903	743.117.966
2003	696.164.770	688.001.382
2004	1.627.052.596	1.030.789.229
2005	2.096.117.124	1.163.068.700
2006	2.727.204.986	1.438.358.282
2007	5.270.281.023	1.304.357.644

Fuente: DANE-DIAN. Elaborado por Oficina de Estudios Económicos del Ministerio de Comercio, Industria, y Turismo. Cifras provisionales \*

<b>Datos Gráfico N° 5</b>		
<b>Balanza comercial Colombia - EE.UU. (2011 - 2016)</b>		
	<b>Exportaciones</b>	<b>Importaciones</b>
2011	21.969.134.251	12.978.177.316
2012	21.833.283.831	13.589.550.129
2013	18.458.879.863	15.681.285.225
2014	14.048.969.736	17.409.350.479
2015	9.853.266.424	14.781.973.945
2016	9.879.436.821	11.292.933.537

Elaboración propia.

Fuente: DIAN - Sistema Estadístico de Comercio Exterior (SIEC)



<b>Datos Gráfico N° 6</b>		
<b>Balanza comercial agrícola Colombia - EE.UU.</b>		
<b>(2011 - 2016)</b>		
<b>Año</b>	<b>Exportaciones</b>	<b>Importaciones</b>
2011	2.318.942.588	510.532.849
2012	2.057.167.500	434.205.250
2013	2.107.728.088	593.389.891
2014	2.354.409.776	1.304.601.878
2015	2.297.556.596	1.470.384.417
2016	2.308.820.486	1.278.203.303

<b>Capítulo</b>	<b>Descripción</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
6	Plantas vivas y productos de floricultura	962.383.281	965.830.403	1.014.221.492	1.043.056.941	1.000.466.093	1.031.428.226
7	Legumbres y hortalizas, plantas, raíces	5.974.738	6.045.762	7.111.385	8.023.629	9.391.936	12.491.686
8	Frutos comestibles; cortezas de agrios	204.299.650	239.379.559	206.609.789	228.868.949	166.567.749	187.092.063
9	Café, té, yerba mate y especias	1.122.624.768	825.125.709	851.785.349	1.043.931.210	1.081.400.792	1.032.446.103
10	Cereales	22.774	7.284	12.994	10.758	251.791	559.971
12	Semillas y frutos oleaginosos; semillas y frut	12.727.296	12.136.960	13.686.270	16.902.636	18.485.209	23.228.448
18	Cacao y sus preparaciones	9.923.957	7.887.990	12.315.480	20.721.697	18.128.809	20.627.952
24	Tabaco y sucedaneos del tabaco elaborados	986.124	753.833	1.985.329	2.893.956	2.864.217	946.037
<b>TOTAL</b>		<b>2.318.942.588</b>	<b>2.057.167.500</b>	<b>2.107.728.088</b>	<b>2.364.409.776</b>	<b>2.297.556.596</b>	<b>2.308.820.486</b>

<b>IMPORTACIONES AGRÍCOLAS DESDE EE.UU. (2011-2016)</b>							
<b>Valor FOB (US\$)</b>							
<b>Capítulo</b>	<b>Descripción</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
6	Plantas vivas y productos de floricultura	2.466.784	2.574.918	2.378.367	2.513.373	2.924.592	3.301.929
7	Legumbres y hortalizas, plantas, raíces	10.618.078	8.411.678	10.968.228	14.373.055	20.956.804	29.810.667
8	Frutos comestibles; cortezas de agrios	31.678.784	43.910.035	42.334.012	52.986.596	38.941.897	25.245.031
9	Café, té, yerba mate y especias	616.746	809.295	1.131.190	1.690.937	1.804.535	1.845.762
10	Cereales	397.105.879	261.189.625	441.170.148	1.075.401.723	1.146.791.115	981.663.673
12	Semillas y frutos oleaginosos; semillas y frut	63.730.224	108.200.167	78.709.284	138.790.717	241.435.717	216.158.454
18	Cacao y sus preparaciones	4.306.594	8.472.129	15.781.632	18.841.607	17.338.801	19.755.809
24	Tabaco y sucedaneos del tabaco elaborados	9.760	637.403	917.030	3.870	190.956	421.978
<b>TOTAL</b>		<b>510.532.849</b>	<b>434.205.250</b>	<b>593.389.891</b>	<b>1.304.601.878</b>	<b>1.470.384.417</b>	<b>1.278.203.303</b>

Elaboración propia

Fuente: DIAN - Sistema Estadístico de Comercio Exterior (SIECX)



<b>Datos Gráfico N° 7</b>		
<b>Balanza Comercial Colombia - UE (2013-2017)</b>		
<b>Año</b>	<b>Exportaciones</b>	<b>Importaciones</b>
2013	9.289.829.218	7.611.816.015
2014	9.412.660.333	8.423.625.044
2015	6.008.048.325	7.968.856.240
2016	4.971.347.069	6.036.780.667
2017	5.439.412.631	6.577.382.896

Fuente: DANE-DIAN.

Elaborado por Oficina de Estudios Económicos del Ministerio de Comercio, Industria, y Turismo. Cifras provisionales \*

<b>Datos Gráfico N° 8</b>		
<b>Balanza Comercial agrícola Colombia - Bélgica (2013-2016)</b>		
<b>Año</b>	<b>Exportaciones</b>	<b>Importaciones</b>
2013	414.094.821	619.273
2014	424.481.788	1.396.671
2015	448.063.183	1.646.480
2016	409.800.077	2.231.945

<b>Valor FOB (US\$)</b>					
<b>Capítulo</b>	<b>Descripción</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
6	Plantas vivas y productos de floricultura	77.038	87.873	91.951	39.153
7	Legumbres y hortalizas, plantas, raíces	0	0	0	0
8	Frutos comestibles; cortezas de agrios	226.612.055	198.947.652	229.038.472	244.819.330
9	Café, té, yerba mate y especias	161.310.188	206.871.604	208.908.613	153.302.571
10	Cereales	0	0	0	0
12	Semillas y frutos oleaginosos; semillas y frut	241.241	330.970	202.049	211.160
18	Cacao y sus preparaciones	500.023	1.451.187	2.275.023	5.748.515
24	Tabaco y sucedaneos del tabaco elaborados	25.354.276	16.792.502	7.547.075	5.679.278
<b>TOTAL</b>		<b>414.094.821</b>	<b>424.481.788</b>	<b>448.063.183</b>	<b>409.800.007</b>
<b>IMPORTACIONES AGRÍCOLAS DESDE BÉLGICA (2013-2016)</b>					
<b>Valor FOB (US\$)</b>					
<b>Capítulo</b>	<b>Descripción</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
6	Plantas vivas y productos de floricultura	0	0	0	0
7	Legumbres y hortalizas, plantas, raíces	159.259	512.190	788.083	1.580.343
8	Frutos comestibles; cortezas de agrios	0	21.676	69.353	21.939
9	Café, té, yerba mate y especias	118	88	0	110
10	Cereales	0	0	0	0
12	Semillas y frutos oleaginosos; semillas y frut	2.023	2.073	40.396	6.175
18	Cacao y sus preparaciones	453.184	860.644	748.648	623.378
24	Tabaco y sucedaneos del tabaco elaborados	4.689	0	0	0
<b>TOTAL</b>		<b>619.273</b>	<b>1.396.671</b>	<b>1.646.480</b>	<b>2.231.945</b>

Elaboración propia

Fuente: DIAN - Sistema Estadístico de Comercio Exterior (SIEX)



<b>Datos Gráfico N° 9</b>		
<b>Balanza Comercial agrícola Colombia - España (2013-2016)</b>		
<b>Año</b>	<b>Exportaciones</b>	<b>Importaciones</b>
<b>2013</b>	84.217.553	6.972.671
<b>2014</b>	111.244.297	11.051.764
<b>2015</b>	102.434.262	9.005.806
<b>2016</b>	106.730.524	10.789.630

<b>Capítulo</b>	<b>Descripción</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
6	Plantas vivas y productos de floricultura	19.564.540	19.701.011	20.086.394	20.616.266
7	Legumbres y hortalizas, plantas, raíces	102.666	179.817	54.717	252.151
8	Frutos comestibles; cortezas de agrios	2.398.709	4.708.663	5.652.230	14.735.317
9	Café, té, yerba mate y especias	57.084.110	77.171.975	67.398.522	63.781.206
10	Cereales	0	35.805	2.745	2.279
12	Semillas y frutos oleaginosos; semillas y frut	1.531	5.333	37.084	0
18	Cacao y sus preparaciones	5.065.997	9.441.693	9.202.570	7.343.305
24	Tabaco y sucedaneos del tabaco elaborados	0	0	0	0
<b>TOTAL</b>		<b>84.217.553</b>	<b>111.244.297</b>	<b>102.434.262</b>	<b>106.730.524</b>

**IMPORTACIONES AGRÍCOLAS DESDE ESPAÑA (2013-2016)**

**Valor FOB (US\$)**

<b>Capítulo</b>	<b>Descripción</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
06	Plantas vivas y productos de floricultura	156.667	280.596	335.003	419.791
07	Legumbres y hortalizas, plantas, raíces	127.690	291.496	745.935	892.059
08	Frutos comestibles; cortezas de agrios	3.806.681	7.256.747	4.775.723	6.249.614
09	Café, té, yerba mate y especias	699.360	819.169	813.817	931.311
10	Cereales	6.235	18.754	24.584	14.435
12	Semillas y frutos oleaginosos; semillas y frut	372.630	511.796	712.971	762.579
18	Cacao y sus preparaciones	1.803.408	1.873.206	1.597.335	1.519.761
24	Tabaco y sucedaneos del tabaco elaborados	0	0	438	80
<b>TOTAL</b>		<b>6.972.671</b>	<b>11.051.764</b>	<b>9.005.806</b>	<b>10.789.630</b>

Elaboración propia

Fuente: DIAN - Sistema Estadístico de Comercio Exterior (SIEC)



<b>Datos Gráfico N° 10</b>		
<b>Balanza Comercial agrícola Colombia - Países Bajos (2013-2016)</b>		
<b>Año</b>	<b>Exportaciones</b>	<b>Importaciones</b>
<b>2013</b>	102.886.722	12.712.419
<b>2014</b>	123.670.390	13.522.920
<b>2015</b>	142.081.324	10.947.959
<b>2016</b>	172.817.329	11.874.140

<b>Capítulo</b>	<b>Descripción</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
6	Plantas vivas y productos de floricultura	28.204.614	30.466.460	27.858.415	27.329.093
7	Legumbres y hortalizas, plantas, raíces	674	68.531	4.818	61.785
8	Frutos comestibles; cortezas de agrios	57.433.465	63.423.339	81.616.106	111.597.396
9	Café, té, yerba mate y especias	10.886.065	24.720.591	24.877.475	27.208.476
10	Cereales	0	0	0	0
12	Semillas y frutos oleaginosos; semillas y frut	56.561	0	8.448	7.496
18	Cacao y sus preparaciones	1.386.736	4.690.381	6.664.267	6.613.083
24	Tabaco y sucedaneos del tabaco elaborados	4.918.607	301.088	1.051.795	0
<b>TOTAL</b>		<b>102.886.722</b>	<b>123.670.390</b>	<b>142.081.324</b>	<b>172.817.329</b>

**IMPORTACIONES AGRÍCOLAS DESDE PAÍSES BAJOS (2013-2016)**

**Valor FOB (US\$)**

<b>Capítulo</b>	<b>Descripción</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
06	Plantas vivas y productos de floricultura	12.139.994	12.577.445	9.929.501	11.436.903
07	Legumbres y hortalizas, plantas, raíces	92.295	415.599	437.536	0
08	Frutos comestibles; cortezas de agrios	0	0	0	0
09	Café, té, yerba mate y especias	3.218	5.779	12.307	4.225
10	Cereales	0	0	0	0
12	Semillas y frutos oleaginosos; semillas y frut	387.863	283.568	351.843	281.519
18	Cacao y sus preparaciones	58.961	223.690	216.772	151.493
24	Tabaco y sucedaneos del tabaco elaborados	30.088	16.839	0	0
<b>TOTAL</b>		<b>12.712.419</b>	<b>13.522.920</b>	<b>10.947.959</b>	<b>11.874.140</b>

Elaboración propia

Fuente: DIAN - Sistema Estadístico de Comercio Exterior (SIEX)

<b>Datos Gráfico N° 11</b>		
<b>Balanza Comercial Colombia - AP (2014 - 2017)</b>		
<b>Año</b>	<b>Exportaciones</b>	<b>Importaciones</b>
<b>2014</b>	3.089.925.016	7.135.390.229
<b>2015</b>	2.799.086.737	5.363.828.675
<b>2016</b>	2.657.724.163	4.641.762.606
<b>2017</b>	3.712.321.415	4.630.298.914

Elaboración propia

Fuente: DIAN - Sistema Estadístico de Comercio Exterior (SIEX)



Datos Gráfico N° 12		
Balanza Comercial Agrícola Colombia-Chile (1998-2017)		
	Exportaciones	Importaciones
1998	4.984.968	54.144.361
1999	3.538.133	46.678.169
2000	2.674.662	43.083.342
2001	2.426.412	45.005.716
2002	2.426.412	50.179.120
2003	2.388.138	48.376.512
2004	3.096.138	54.642.907
2005	2.632.030	54.400.604
2006	1.627.080	56.908.608
2007	1.442.080	94.900.740
2008*	0	0
2009	2.405.729	90.630.831
2010	4.005.180	132.307.694
2011	4.100.086	146.823.198
2012	7.877.170	184.093.184
2013	13.487.669	182.503.768
2014	28.635.676	192.384.608
2015	37.783.908	185.465.452
2016	29.100.042	185.723.561
2017	28.523.137	177.941.670

EXPORTACIONES AGRÍCOLAS HACIA CHILE (1998-2017)																					
Valor FOB (US\$)																					
Capítulo	Descripción	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
6	Plantas vivas y productos de floricultura	349.265	216.992	269.879	237.604	96.604	767	9.620	1.046	55.454	329.133	0	372.187	704.638	978.694	2.052.873	5.763.284	7.352.974	7.120.801	9.030.148	11.156.404
7	Legumbres y hortalizas, plantas, raíces	0	0	0	0	0	0	0	30	60	0	0	16.322	36.044	21.600	1	37.868	52.532	12.689	11.967	23.666
8	Frutos comestibles; cortezas de agrios	0	0	0	0	0	0	9.055	5.584	0	0	0	1.114	156.983	250.252	434.078	565.492	1.010.909	1.010.879	2.181.517	2.274.901
9	Café, té, yerba mate y especias	3.813.253	2.141.847	2.671.649	2.165.800	1.533.376	1.498.141	1.093.094	996.911	1.123.299	891.461	0	1.399.443	2.361.192	2.071.483	1.884.450	2.083.300	1.382.647	2.421.580	1.382.647	1.241.096
10	Cereales	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	17.836	12.000	47.181	15.740	55.309
12	Semillas y frutos oleaginosos; semillas y fru	0	0	0	0	0	0	57.130	4.156	10.366	9.222	0	67.090	46.771	23.732	4.262	0	45.940	113.367	2.581	144
18	Cacao y sus preparaciones	10.650	0	1.082	271.258	527.901	889.230	1.927.239	1.624.303	437.901	212.264	0	549.573	699.552	754.325	726.515	764.894	10.197.177	13.989.048	6.414.048	4.757.135
24	Tabaco y sucedaneos del tabaco elaborados	811.800	533.700	595.523	0	268.531	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.774.991	4.254.995	8.581.497	13.068.363	10.061.394	9.014.482
<b>TOTAL</b>		<b>4.984.968</b>	<b>2.892.539</b>	<b>3.538.133</b>	<b>2.674.662</b>	<b>2.426.412</b>	<b>2.388.138</b>	<b>3.096.138</b>	<b>2.632.030</b>	<b>1.627.080</b>	<b>1.442.080</b>	<b>0</b>	<b>2.405.729</b>	<b>4.005.180</b>	<b>4.100.086</b>	<b>7.877.171</b>	<b>13.487.669</b>	<b>28.635.676</b>	<b>37.783.908</b>	<b>29.100.042</b>	<b>28.523.137</b>

IMPORTACIONES AGRÍCOLAS DESDE CHILE (1998-2017)																					
Valor FOB (US\$)																					
Capítulo	Descripción	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
6	Plantas vivas y productos de floricultura	10	0	0	21.371	30.264	41.058	16.506	108.003	133.865	142.758	0	296.895	225.816	464.718	535.897	327.837	832.172	768.371	1.425.907	2.738.814
7	Legumbres y hortalizas, plantas, raíces	1.853.755	1.910.256	984.623	1.052.959	2.179.457	1.556.884	1.762.284	1.634.629	1.859.745	2.340.288	0	4.075.125	3.672.053	7.503.521	7.447.117	3.929.975	4.208.695	3.162.535	2.938.621	1.932.603
8	Frutos comestibles; cortezas de agrios	49.236.524	39.641.782	37.525.040	36.981.223	38.756.448	35.810.146	41.311.300	39.672.823	42.034.826	70.660.378	0	73.794.380	106.315.576	116.058.745	145.541.940	153.075.328	151.638.360	119.510.626	111.429.215	118.995.510
9	Café, té, yerba mate y especias	14.767	53.621	92.261	178.256	80.811	143.426	84.216	146.178	145.356	165.709	0	159.096	240.983	298.264	350.504	430.976	512.720	157.150	297.391	227.382
10	Cereales	1.435.428	850.414	1.004.314	1.196.570	3.276.998	5.299.283	5.179.720	5.152.523	3.516.163	6.342.527	0	650.628	710.772	1.171.625	1.485.493	1.745.881	724.356	677.638	793.964	341.222
12	Semillas y frutos oleaginosos; semillas y fru	208.838	490.380	420.128	205.525	442.273	272.446	437.997	969.837	742.659	624.169	0	1.061.436	1.634.567	1.511.815	2.830.175	2.580.403	2.030.980	1.547.333	1.815.671	2.128.306
18	Cacao y sus preparaciones	1.395.039	833.295	399.005	672.705	359.207	483.149	253.691	833.544	582.171	825.057	0	694.706	838.799	962.593	1.046.458	793.442	757.717	488.842	334.506	291.025
24	Tabaco y sucedaneos del tabaco elaborados	0	2.898.421	2.657.971	4.697.107	5.053.662	4.770.120	5.597.193	5.883.067	7.893.823	13.799.854	0	9.898.565	18.669.128	18.851.917	24.855.600	19.619.926	31.616.686	59.157.193	66.669.506	51.262.137
<b>TOTAL</b>		<b>54.144.361</b>	<b>46.678.169</b>	<b>43.083.342</b>	<b>45.005.716</b>	<b>50.179.120</b>	<b>48.376.512</b>	<b>54.642.907</b>	<b>54.400.604</b>	<b>56.908.608</b>	<b>94.900.740</b>	<b>0</b>	<b>90.630.831</b>	<b>132.307.694</b>	<b>146.823.198</b>	<b>184.093.184</b>	<b>182.503.768</b>	<b>192.321.686</b>	<b>185.469.688</b>	<b>185.704.781</b>	<b>177.916.999</b>

Fuente: DIAN - Sistema Estadístico de Comercio Exterior (SIEC)



Datos Gráfico N° 13		
Balanza Comercial Agrícola Colombia-México (1998-2017)		
	Exportaciones	Importaciones
1998	456.696	25.522.028
1999	476.820	7.055.229
2000	1.080.152	4.388.440
2001	2.127.398	5.898.559
2002	2.521.980	8.379.775
2003	2.519.543	4.355.782
2004	3.143.533	1.563.872
2005	4.988.297	2.186.507
2006	6.573.274	8.060.953
2007	7.189.826	3.368.784
2008*	0	0
2009	11.658.082	32.078.562
2010	9.617.475	24.431.516
2011	8.525.438	12.632.806
2012	7.348.834	15.351.485
2013	15.320.313	9.849.369
2014	33.396.498	13.652.606
2015	45.388.457	12.006.321
2016	25.651.994	9.779.462
2017	26.081.784	14.440.932

EXPORTACIONES AGRÍCOLAS HACIA MÉXICO (1998-2017)																					
Valor FOB (US\$)																					
Capítulo	Descripción	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
6	Plantas vivas y productos de floricultura	171.060	40.340	108.640	374.461	999.364	894.857	441.653	303.718	267.123	321.516	0	140.694	322.072	365.695	216.368	280.552	229.483	386.199	194.758	116.944
7	Legumbres y hortalizas, plantas, raíces	0	0	0	0	1.582	0	0	0	134	15.557	0	8.350	13.027	2.725	0	51.893	63.987	72.641	87.663	104.914
8	Frutos comestibles; cortezas de agrios	0	39.786	8.600	0	1.538	0	0	9.298	28.742	4.521	0	0	1.583	18.973	40.800	243.620	52.424	932.251	65.304	1.274
9	Café, té, yerba mate y especias	209.534	41.150	289.549	277.275	178.784	169.473	116.651	1.498.349	2.850.332	3.371.969	0	3.424.484	2.689.952	3.564.331	4.030.872	3.915.478	11.282.083	16.729.443	11.892.589	7.777.169
10	Cereales	75.310	0	575	0	0	0	0	0	10.127	210.531	0	1.750.427	1.437.700	402.828	1.372.825	1.256.509	10.033.528	13.393.179	6.576.760	11.284.961
12	Semillas y frutos oleaginosos; semillas y fru	0	355.544	84.068	0	0	4.125	0	0	72.603	0	0	0	0	720	181.760	1.016.387	1.701.466	308.501	258.160	885.022
18	Cacao y sus preparaciones	792	0	588.720	1.475.662	1.340.712	1.451.088	2.522.415	3.176.932	3.343.421	3.184.436	0	5.430.049	4.944.245	4.170.166	1.506.209	8.555.874	10.033.527	13.393.179	6.576.760	5.911.500
24	Tabaco y sucedaneos del tabaco elaborados	0	0	0	0	0	0	62.814	0	792	81.296	0	904.078	208.896	0	0	0	0	173.064	0	0
<b>TOTAL</b>		<b>456.696</b>	<b>476.820</b>	<b>1.080.152</b>	<b>2.127.398</b>	<b>2.521.980</b>	<b>2.519.543</b>	<b>3.143.533</b>	<b>4.988.297</b>	<b>6.573.274</b>	<b>7.189.826</b>	<b>0</b>	<b>11.658.082</b>	<b>9.617.475</b>	<b>8.525.438</b>	<b>7.348.834</b>	<b>15.320.313</b>	<b>33.396.498</b>	<b>45.388.457</b>	<b>25.651.994</b>	<b>26.081.784</b>
IMPORTACIONES AGRÍCOLAS DESDE MÉXICO (1998-2017)																					
Valor FOB (US\$)																					
Capítulo	Descripción	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
6	Plantas vivas y productos de floricultura	1.555	5.002	7.145	13.413	7.250	1.800	41	0	0	0	0	0	0	2.700	8	156	1.568	0	0	1.190
7	Legumbres y hortalizas, plantas, raíces	4.681.461	4.987.253	3.332.853	4.564.354	2.150.962	2.698.715	431.662	1.246.042	3.487.928	1.202.268	0	3.413.217	4.580.215	4.078.592	9.115.472	4.446.174	8.045.468	6.744.784	4.775.848	5.421.274
8	Frutos comestibles; cortezas de agrios	759.119	30.080	96.246	129.893	0	247	0	787	88.605	2.750	0	25.396	128.797	154.440	750.315	308.407	423.092	282.540	159.460	33.489
9	Café, té, yerba mate y especias	122.232	226.644	275.189	327.620	146.165	210.100	146.165	226	220.174	228.520	0	243.337	327.295	439.378	239.027	256.136	203.350	519.379	344.795	371.098
10	Cereales	19.708.115	1.365.087	490.939	648.501	5.854.997	1.243.899	628.343	623.303	3.277.023	615.356	0	26.809.180	14.333.130	3.798.804	199.704	70.274	424.134	369.013	6.286	749.109
12	Semillas y frutos oleaginosos; semillas y fru	140.461	119.624	20.471	145.828	211.242	201.014	332.992	256.393	307.055	446.405	0	530.171	609.632	428.772	237.730	309.400	378.693	9.849	312.672	424.981
18	Cacao y sus preparaciones	109.085	321.539	165.597	68.950	9.159	7	24.669	59.756	677.910	504.453	0	911.777	4.380.617	3.728.128	4.809.229	4.458.822	3.930.715	3.594.534	3.184.392	2.738.782
24	Tabaco y sucedaneos del tabaco elaborados	0	0	0	0	0	0	0	0	2.258	369.032	0	145.484	71.830	1.992	0	0	245.586	486.222	996.009	4.701.009
<b>TOTAL</b>		<b>25.522.028</b>	<b>7.055.229</b>	<b>4.388.440</b>	<b>5.898.559</b>	<b>8.379.775</b>	<b>4.355.782</b>	<b>1.563.872</b>	<b>2.186.507</b>	<b>8.060.953</b>	<b>3.368.784</b>	<b>0</b>	<b>32.078.562</b>	<b>24.431.516</b>	<b>12.632.806</b>	<b>15.351.485</b>	<b>9.849.369</b>	<b>13.652.606</b>	<b>12.006.321</b>	<b>9.779.462</b>	<b>14.440.932</b>

Fuente: DIAN - Sistema Estadístico de Comercio Exterior (SIFEX)



Datos Gráfico N° 14		
Balanza Comercial Agrícola Colombia-Perú (1998-2017)		
	Exportaciones	Importaciones
1998	251.975	1.553.446
1999	58.669	1.777.271
2000	104.215	2.272.960
2001	1.336.871	5.787.858
2002	2.055.904	7.568.183
2003	651.859	3.887.652
2004	189.260	5.546.909
2005	352.528	12.094.649
2006	2.857.437	14.557.065
2007	3.304.403	11.243.253
2008*	0	0
2009	7.796.339	85.095.354
2010	4.013.609	71.821.271
2011	6.895.406	139.720.222
2012	6.571.579	147.198.893
2013	7.680.830	90.963.826
2014	7.435.112	51.667.184
2015	7.134.943	41.749.510
2016	5.976.426	61.103.455
2017	5.917.365	45.019.071

EXPORTACIONES AGRÍCOLAS HACIA PERÚ (1998-2017)																					
Valor FOB (US\$)																					
Capítulo	Descripción	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
6	Plantas vivas y productos de floricultura	29.735	6.202	4.532	975	21.201	20.612	18.320	13.139	7.640	0	0	5.310	705	6.875	13.267	6.900	356	105.730	159.836	137.815
7	Legumbres y hortalizas, plantas, raíces	0	0	189	0	165	0	400	311	1.588	9.552	0	12.016	11.148	21.086	26.488	27.609	22.186	13.939	0	20
8	Frutos comestibles; cortezas de agrios	0	0	0	0	0	658	389	61.478	0	0	0	0	10.240	14.141	63.338	5.139	67.777	57.939	177.058	0
9	Café, té, yerba mate y especias	0	7.864	7.640	149.518	116.658	384	10.387	99.131	34.647	232.677	0	285.401	34.381	208.466	1.046.437	612.042	623.350	761.969	601.209	1.956
10	Cereales	214.240	44.603	91.854	39.221	86.780	62.801	81.770	82.008	690.101	514.880	0	871.022	694.233	917.603	920.230	573.363	228.328	129.454	437	79.640
12	Semillas y frutos oleaginosos; semillas y frut	8.000	0	0	9.042	2.921	0	7.500	459	440	267	0	238.308	23.282	1.571	160.526	93.682	180.350	281.649	153.722	609.324
18	Cacao y sus preparaciones	0	0	0	1.138.115	1.828.179	567.404	70.494	73.254	176.634	281.107	0	1.308.822	1.843.565	2.652.121	2.764.287	2.955.643	3.916.382	3.523.801	2.839.671	3.207.467
24	Tabaco y sucedaneos del tabaco elaborados	0	0	0	0	0	0	0	22.748	1.946.387	2.265.920	0	5.075.460	1.396.055	3.073.543	1.577.006	3.406.452	2.396.383	2.260.462	2.044.493	1.881.143
<b>TOTAL</b>		<b>251.975</b>	<b>58.669</b>	<b>104.215</b>	<b>1.336.871</b>	<b>2.055.904</b>	<b>651.859</b>	<b>189.260</b>	<b>352.528</b>	<b>2.857.437</b>	<b>3.304.403</b>	<b>0</b>	<b>7.796.339</b>	<b>4.013.609</b>	<b>6.895.406</b>	<b>6.571.579</b>	<b>7.680.830</b>	<b>7.435.112</b>	<b>7.134.943</b>	<b>5.976.426</b>	<b>5.917.365</b>

IMPORTACIONES AGRÍCOLAS DESDE PERÚ (1998-2017)																					
Valor FOB (US\$)																					
Capítulo	Descripción	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
6	Plantas vivas y productos de floricultura	106.790	40	2.317	10	0	2	2.135	12.602	64.265	10	0	17.410	226.518	79.540	0	20.286	1.474	203.520	172.697	67.207
7	Legumbres y hortalizas, plantas, raíces	580.048	1.264.741	1.597.992	1.588.480	2.439.019	1.740.410	1.462.329	2.071.377	1.444.751	3.424.210	0	7.380.077	17.844.318	28.874.904	23.378.873	17.733.543	13.023.009	17.395.910	21.995.220	8.077.417
8	Frutos comestibles; cortezas de agrios	229.840	309.294	413.517	406.883	389.324	284.622	552.580	1.088.678	1.378.139	1.514.703	0	4.584.101	6.067.327	9.328.441	12.642.912	10.780.126	17.987.115	13.098.465	13.125.195	15.059.105
9	Café, té, yerba mate y especias	36.108	46.121	155.089	1.960.644	1.790.498	1.649.717	2.352.653	7.435.870	9.140.356	5.024.943	0	42.394.711	38.928.873	83.838.179	99.244.310	33.242.231	15.673.968	7.750.771	11.278.271	18.936.231
10	Cereales	233.657	79.055	66	85.440	0	0	0	18.290	0	63.000	0	25.011.810	11.197	417.301	6.865.656	25.389.953	4.050	18.680	5.733.901	30.000
12	Semillas y frutos oleaginosos; semillas y frut	366.998	9.780	43.952	1.746.388	55.275	80.675	396.735	354.039	204.316	239.178	0	561.771	805.655	823.712	1.812.469	1.201.735	1.562.646	1.262.859	1.793.903	908.740
18	Cacao y sus preparaciones	5	68.240	60.027	13	2.894.067	132.226	780.467	1.113.793	2.325.238	977.209	0	5.145.474	7.937.383	16.358.145	3.254.673	2.595.952	3.414.922	2.019.305	7.004.268	1.940.371
24	Tabaco y sucedaneos del tabaco elaborados	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>TOTAL</b>		<b>1.553.446</b>	<b>1.777.271</b>	<b>2.272.960</b>	<b>5.787.858</b>	<b>7.568.183</b>	<b>3.887.652</b>	<b>5.546.909</b>	<b>12.094.649</b>	<b>14.557.065</b>	<b>11.243.253</b>	<b>0</b>	<b>85.095.354</b>	<b>71.821.271</b>	<b>85.095.354</b>	<b>71.821.271</b>	<b>85.095.354</b>	<b>71.821.271</b>	<b>85.095.354</b>	<b>71.821.271</b>	<b>45.019.071</b>

Fuente: DIAN - Sistema Estadístico de Comercio Exterior (SISE)



<b>Datos Gráfico N° 15</b>			
<b>Balanza comercial agrícola Colombia -AP (2012 - 2017)</b>			
	<b>Exportaciones</b>	<b>Importaciones</b>	<b>X-M</b>
<b>2012</b>	21.797.583	346.643.562	-324.845.979
<b>2013</b>	36.488.812	283.316.963	-246.828.151
<b>2014</b>	69.467.286	257.704.398	-188.237.112
<b>2015</b>	90.307.308	239.221.283	-148.913.975
<b>2016</b>	60.728.462	256.606.478	-195.878.016
<b>2017</b>	60.522.286	237.401.673	-176.879.387

*Elaboración propia*  
*Fuente: DIAN - Sistema Estadístico de Comercio Exterior (SIEC)*

<b>Datos Gráfico N° 16</b>		
<b>Balanza comercial automotriz Colombia - México G-3 (2006-2012)</b>		
<b>Año</b>	<b>Exportaciones</b>	<b>Importaciones</b>
<b>2006</b>	2.039.505	403.805.245
<b>2007</b>	2.196.887	705.002.818
<b>2008</b>	1.945.788	446.577.597
<b>2009</b>	828.073	244.284.492
<b>2010</b>	1.270.428	654.416.560
<b>2011</b>	1.306.609	1.782.164.133
<b>2012</b>	165.315.133	1.774.369.412

*Elaboración propia*

*Fuente: DIAN - Sistema Estadístico de Comercio Exterior (SIEC)*

<b>Datos Gráfico N° 17</b>		
<b>Balanza comercial automotriz Colombia - Venezuela G-3 (2006-2012)</b>		
<b>Año</b>	<b>Exportaciones</b>	<b>Importaciones</b>
<b>2006</b>	573.163.784	230.303.652
<b>2007</b>	983.067.573	187.380.019
<b>2008</b>	309.332.673	21.111.695
<b>2009</b>	112.107.478	2.204.161
<b>2010</b>	50.606.615	942.040
<b>2011</b>	23.744.952	899.976
<b>2012</b>	32.293.589	1.054.837

*Elaboración propia.*

*Fuente: DIAN - Sistema Estadístico de Comercio Exterior (SIEC)*



<b>Datos Gráfico N° 18</b>		
<b>Balanza comercial automotriz TLC Colombia - EE.UU. (2010-2017)</b>		
<b>Año</b>	<b>Exportaciones</b>	<b>Importaciones</b>
<b>2010</b>	8.018.598	471.032.910
<b>2011</b>	8.582.505	686.308.987
<b>2012</b>	14.845.324	577.807.969
<b>2013</b>	12.512.897	684.301.733
<b>2014</b>	19.223.336	608.216.042
<b>2015</b>	20.641.579	405.975.055
<b>2016</b>	20.935.976	321.695.726
<b>2017</b>	21.762.170	413.459.962

*Elaboración propia*

*Fuente: DIAN - Sistema Estadístico de Comercio Exterior (SIEX)*

<b>Datos Gráfico N° 19</b>		
<b>Balanza comercial automotriz TLC Colombia-Corea (2013 - 2017)</b>		
<b>Año</b>	<b>Exportaciones</b>	<b>Importaciones</b>
<b>2013</b>	3.641	496.521.386
<b>2014</b>	13.371	468.518.724
<b>2015</b>	9.300	331.610.487
<b>2016</b>	58.621	257.238.328
<b>2017</b>	21.321	194.622.631

*Elaboración propia.*

*Fuente: DIAN - Sistema Estadístico de Comercio Exterior (SIEX)*



<b>Datos Gráfico N° 20</b>		
<b>Balanza comercial automotriz Colombia - Chile (1998-2018)</b>		
	<b>Exportaciones</b>	<b>Importaciones</b>
1998	9.730.767	12.951.602
1999	521.840	5.436.649
2000	1.074.424	9.261.581
2001	1.131.822	18.921.055
2002	725.349	22.431.502
2003	601.953	30.350.044
2004	672.222	30.321.696
2005	516.765	14.045.005
2006	640.567	13.077.852
2007	3.801.831	23.937.663
2008*	0	0
2009	2.891.868	7.040.915
2010	14.446.606	3.552.200
2011	13.081.907	14.616.898
2012	14.630.672	13.905.220
2013	32.817.579	1.025.677
2014	23.876.803	1.413.298
2015	46.263.537	1.151.782
2016	36.192.490	12.930.941
2017	90.730.248	19.088.849
2018	44.725.486	23.626.495

*Elaboración propia.*

*Fuente: DIAN - Sistema Estadístico de Comercio Exterior (SIEC)*



<b>Datos Gráfico N° 21</b>		
<b>Balanza comercial automotriz Colombia - México (1998-2018)</b>		
	<b>Exportaciones</b>	<b>Importaciones</b>
1998	305.417	35.932.736
1999	190.555	7.801.360
2000	1.315.574	9.801.132
2001	1.681.825	12.657.951
2002	2.877.496	27.783.911
2003	3.708.960	44.011.143
2004	2.495.328	88.613.714
2005	2.890.161	230.507.860
2006	2.039.506	403.805.246
2007	2.196.888	705.002.818
2008*	0	0
2009	828.073	244.284.492
2010	1.270.428	654.416.560
2011	1.306.609	1.782.164.133
2012	165.315.134	1.774.369.412
2013	255.265.590	1.119.588.635
2014	178.510.206	1.476.939.934
2015	194.361.185	843.926.584
2016	241.860.087	747.938.577
2017	222.669.630	725.499.896
2018	161.768.120	844.361.215

*Elaboración propia.*

*Fuente: DIAN - Sistema Estadístico de Comercio Exterior (SIEC)*



<b>Datos Gráfico N° 22</b>		
<b>Balanza comercial automotriz Colombia - Perú (1998-2018)</b>		
	<b>Exportaciones</b>	<b>Importaciones</b>
1998	1.179.277	9.573
1999	495.196	29.480
2000	766.021	11.800
2001	337.562	3.461
2002	720.418	161.899
2003	1.296.091	47.587
2004	473.414	79.589
2005	353.111	170.500
2006	506.981	56.083
2007	2.139.149	151.692
2008*	0	0
2009	4.135.304	260.575
2010	9.464.387	473.790
2011	20.753.703	6.760.797
2012	33.961.981	911.379
2013	38.788.277	1.587.625
2014	46.588.745	15.929.840
2015	43.231.357	673.168
2016	35.897.044	909.602
2017	23.554.907	767.508
2018	33.756.216	431.749

*Elaboración propia.*

*Fuente: DIAN - Sistema Estadístico de Comercio Exterior (SIEX)*

<b>Datos Gráfico N° 23</b>		
<b>Balanza comercial automotriz Colombia - AP (2012-2018)</b>		
	<b>Exportaciones</b>	<b>Importaciones</b>
2012	213.907.787	1.789.186.011
2013	326.871.446	1.122.201.937
2014	248.975.754	1.494.283.072
2015	283.856.079	845.751.534
2016	313.949.621	761.779.120
2017	336.954.785	745.356.253
2018	240.249.822	868.419.459

*Fuente: DIAN - Sistema Estadístico de Comercio Exterior (SIEX)*



<b>Datos Gráfico N° 24</b>		
<b>Representación porcentual anual del PIB de la Construcción 1994 - 1999</b>		
<b>Miles de millones de pesos</b>		
<b>Tasa base 1994</b>		
<b>Participación PIB anual</b>		
<b>Sector Construcción</b>		
<b>Año</b>	<b>Part. Anual PIB</b>	<b>Part. % Anual</b>
1994	5.029.719	7,4%
1995	6.318.744	7,5%
1996	6.611.700	6,6%
1997	7.723.542	6,3%
1998	8.106.432	5,8%
1999	6.350.568	4,2%

*Elaboración Propia*

<b>PRODUCTO INTERNO BRUTO ANUAL A PRECIOS CONSTANTES</b>												
<b>SECTORES DE LA ACTIVIDAD ECONÓMICA - Miles de Millones de Pesos</b>												
<b>Tasa Base Año 1994</b>												
<b>RAMAS DE LA ACTIVIDAD ECONÓMICA</b>	<b>1994</b>		<b>1995</b>		<b>1996</b>		<b>1997</b>		<b>1998</b>		<b>1999</b>	
Agropecuario, Silvicultura, Caza y Pesca	10.016.162	14,8%	11.836.730	14,0%	12.859.655	12,8%	15.343.021	12,6%	18.594.077	13,2%	19.704.620	13,0%
Explotación de minas y canteras	2.332.644	3,5%	3.273.767	3,9%	4.178.821	4,1%	4.260.584	3,5%	4.495.656	3,2%	7.989.819	5,3%
Electricidad, gas y agua	2.171.728	3,2%	2.623.649	3,1%	3.419.653	3,4%	4.190.639	3,4%	4.734.925	3,4%	5.168.169	3,4%
Industria manufacturera	10.050.467	14,9%	12.329.001	14,6%	14.415.052	14,3%	16.692.893	13,7%	19.650.532	14,0%	20.858.763	13,8%
<b>Construcción</b>	<b>5.029.719</b>	<b>7,4%</b>	<b>6.318.744</b>	<b>7,5%</b>	<b>6.611.700</b>	<b>6,6%</b>	<b>7.723.542</b>	<b>6,3%</b>	<b>8.106.432</b>	<b>5,8%</b>	<b>6.350.568</b>	<b>4,2%</b>
Comercio, reparación, restaurantes y hoteles	8.413.979	12,5%	10.328.934	12,2%	12.011.879	11,9%	13.949.237	11,5%	16.404.627	11,7%	16.785.414	11,1%
Transporte, almacenamiento y comunicación	4.920.053	7,3%	6.067.157	7,2%	6.957.701	6,9%	8.539.804	7,0%	10.396.702	7,4%	11.030.604	7,3%
Establecimientos financieros, seguros, inmuebles	11.560.737	17,1%	14.975.868	17,7%	18.761.663	18,6%	23.111.362	19,0%	25.844.146	18,4%	25.199.400	16,6%
Servicios Sociales, comunales y personales	10.857.578	16,1%	14.304.439	16,9%	19.988.506	19,8%	25.559.118	21,0%	30.211.487	21,5%	35.365.123	23,3%
Servicios bancarios imputados	3.047.640	4,5%	4.610.875	5,5%	6.157.388	6,1%	7.451.126	6,1%	8.071.066	5,7%	7.308.750	4,8%
Impuestos excepto IVA	1.867.347	2,8%	2.077.893	2,5%	2.505.405	2,5%	2.855.466	2,3%	2.515.943	1,8%	2.649.914	1,7%
Subsidios	188.333	0,3%	121.975	0,1%	128.144	0,1%	59.471	0,0%	175.609	0,1%	273.573	0,2%
IVA no deducible	2.726.976	4,0%	4.085.498	4,8%	4.186.299	4,2%	5.600.507	4,6%	6.048.548	4,3%	6.542.447	4,3%
Derechos e impuestos sobre las importaciones	821.445	1,2%	950.279	1,1%	1.100.587	1,1%	1.391.925	1,1%	1.726.922	1,2%	1.502.487	1,0%
<b>Producto Interno Bruto</b>	<b>67.532.862</b>	<b>100,0%</b>	<b>84.439.109</b>	<b>100,0%</b>	<b>100.711.389</b>	<b>100,0%</b>	<b>121.707.501</b>	<b>100,0%</b>	<b>140.483.322</b>	<b>100,0%</b>	<b>151.565.005</b>	<b>100,0%</b>

Fuente: Dirección Nacional de Planeación - DNP

<https://www.dnp.gov.co/estudios-y-publicaciones/estudios-economicos/Paginas/estadisticas-historicas-de-colombia.aspx>



Datos Gráfico N° 25		
Representación porcentual anual del PIB de la Construcción 2000 - 2005		
Miles de millones de pesos		
Tasa base 2005		
PIB anual Construcción		
Sector Construcción		
Año	Part. Anual PIB	Part. % Anual
2000	12.451,0	4,4%
2001	13.136,0	4,5%
2002	14.756,0	5,0%
2003	15.981,0	5,2%
2004	17.698,0	5,4%
2005	18.915,0	5,6%

Elaboración propia

PRODUCTO INTERNO BRUTO ANUAL A PRECIOS CONSTANTES																		
SECTORES DE LA ACTIVIDAD ECONÓMICA - Miles de Millones de Pesos																		
Tasa Base Año 2005																		
RAMAS DE ACTIVIDAD ECONOMICA	2000						2001						2002					
	I	II	III	IV	Anual	Part. %	I	II	III	IV	Anual	Part. %	I	II	III	IV	Anual	Part. %
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	5.305,0	5.532,0	5.721,0	6.071,0	22.629,0	7,9%	5.516,0	5.469,0	5.704,0	6.340,0	23.029,0	8,0%	5.728,0	5.939,0	5.996,0	6.414,0	24.077,0	8,1%
Explotación de minas y canteras	5.854,0	5.676,0	5.568,0	5.522,0	22.620,0	7,9%	5.169,0	5.010,0	5.545,0	5.026,0	20.750,0	7,2%	5.065,0	4.958,0	5.201,0	5.157,0	20.381,0	6,9%
Industrias manufactureras	8.916,0	9.251,0	10.131,0	10.367,0	38.665,0	13,6%	9.283,0	9.742,0	10.075,0	10.691,0	39.791,0	13,7%	9.212,0	10.185,0	10.397,0	10.848,0	40.642,0	13,7%
Suministro de electricidad, gas y agua	2.888,0	2.878,0	2.920,0	3.011,0	11.697,0	4,1%	2.987,0	3.004,0	3.031,0	3.047,0	12.069,0	4,2%	2.985,0	3.027,0	3.062,0	3.096,0	12.170,0	4,1%
Construcción	2.473,0	2.766,0	3.174,0	4.038,0	12.451,0	4,4%	2.286,0	2.772,0	3.397,0	4.681,0	13.136,0	4,5%	2.525,0	3.441,0	3.634,0	5.156,0	14.756,0	5,0%
Comercio, reparación, restaurantes y hoteles	7.745,0	8.063,0	8.212,0	9.077,0	33.097,0	11,8%	7.994,0	8.284,0	8.400,0	9.383,0	34.061,0	11,8%	8.024,0	8.371,0	8.629,0	9.547,0	34.571,0	11,6%
Transporte, almacenamiento y comunicaciones	4.363,0	4.366,0	4.700,0	4.671,0	18.100,0	6,4%	4.452,0	4.570,0	4.843,0	4.829,0	18.694,0	6,5%	4.552,0	4.742,0	4.967,0	4.949,0	19.210,0	6,5%
Actividades inmobiliarias y servicios a las	13.237,0	13.469,0	13.676,0	14.338,0	54.720,0	19,2%	13.401,0	13.615,0	13.784,0	14.585,0	55.385,0	19,1%	13.581,0	14.139,0	14.370,0	14.949,0	57.039,0	19,2%
Actividades de servicios sociales, comunales y per IVA no deducible	10.619,0	11.642,0	11.721,0	13.913,0	47.895,0	16,8%	10.890,0	11.740,0	11.889,0	13.976,0	48.495,0	16,7%	10.931,0	12.105,0	12.251,0	14.048,0	49.335,0	16,6%
Derechos e impuestos sobre las importaciones	3.523,0	3.672,0	3.770,0	4.179,0	15.144,0	5,3%	3.578,0	3.699,0	3.787,0	4.220,0	15.284,0	5,3%	3.513,0	3.701,0	3.842,0	4.279,0	15.335,0	5,2%
Impuestos excepto IVA	414,0	455,0	431,0	478,0	1.778,0	0,6%	471,0	516,0	509,0	504,0	2.000,0	0,7%	436,0	529,0	544,0	571,0	2.080,0	0,7%
Subvenciones	1.865,0	1.820,0	1.996,0	2.064,0	7.745,0	2,7%	1.941,0	1.952,0	1.995,0	2.152,0	8.040,0	2,8%	1.876,0	2.003,0	2.026,0	2.138,0	8.043,0	2,7%
PRODUCTO INTERNO BRUTO	66.776,0	69.143,0	71.570,0	71.272,0	284.761,0	100,0%	67.634,0	70.065,0	72.686,0	79.154,0	289.539,0	100,0%	68.223,0	72.924,0	74.715,0	80.927,0	296.789,0	100,0%
2003																		
I	II	III	IV	Anual	Part. %	I	II	III	IV	Anual	Part. %	I	II	III	IV	Anual	Part. %	
5.990,0	6.009,0	6.243,0	6.579,0	24.821,0	8,0%	6.193,0	6.074,0	6.373,0	6.920,0	25.560,0	7,9%	6.565,0	6.636,0	6.552,0	6.526,0	26.279,0	7,7%	
4.751,0	5.283,0	5.593,0	5.099,0	20.726,0	6,7%	4.922,0	5.129,0	5.241,0	5.246,0	20.538,0	6,3%	5.290,0	5.352,0	5.312,0	5.417,0	21.371,0	6,3%	
9.849,0	10.234,0	10.925,0	11.624,0	42.632,0	13,8%	10.567,0	11.041,0	11.750,0	12.661,0	46.019,0	14,2%	11.657,0	12.202,0	12.128,0	12.095,0	48.082,0	14,1%	
3.112,0	3.126,0	3.220,0	3.264,0	12.722,0	4,1%	3.226,0	3.242,0	3.333,0	3.361,0	13.162,0	4,1%	3.341,0	3.431,0	3.461,0	3.475,0	13.708,0	4,0%	
2.855,0	3.433,0	3.760,0	5.933,0	15.981,0	5,2%	3.340,0	3.559,0	4.295,0	6.504,0	17.698,0	5,4%	4.731,0	4.330,0	4.784,0	5.070,0	18.915,0	5,6%	
8.288,0	8.605,0	8.901,0	10.065,0	35.859,0	11,6%	8.952,0	9.164,0	9.497,0	10.789,0	38.402,0	11,8%	9.867,0	10.085,0	10.123,0	10.260,0	40.335,0	11,9%	
4.786,0	4.840,0	5.193,0	5.259,0	20.078,0	6,5%	5.227,0	5.211,0	5.435,0	5.725,0	21.598,0	6,6%	5.545,0	5.841,0	5.916,0	5.983,0	23.285,0	6,8%	
14.243,0	14.642,0	14.837,0	15.557,0	59.279,0	19,2%	14.921,0	15.276,0	15.450,0	16.363,0	62.010,0	19,1%	15.894,0	16.228,0	16.368,0	16.606,0	65.096,0	19,1%	
11.103,0	12.318,0	12.393,0	14.503,0	50.317,0	16,3%	11.674,0	12.694,0	12.733,0	15.280,0	52.381,0	16,1%	13.451,0	13.588,0	13.560,0	13.611,0	54.210,0	15,9%	
3.758,0	3.865,0	4.058,0	4.628,0	16.309,0	5,3%	4.012,0	4.070,0	4.211,0	4.832,0	17.125,0	5,3%	4.312,0	4.491,0	4.500,0	4.554,0	17.857,0	5,2%	
539,0	541,0	580,0	591,0	2.251,0	0,7%	558,0	616,0	639,0	732,0	2.545,0	0,8%	671,0	742,0	763,0	773,0	2.949,0	0,9%	
1.902,0	2.009,0	2.099,0	2.225,0	8.235,0	2,7%	1.984,0	1.999,0	2.088,0	2.301,0	8.372,0	2,6%	2.147,0	2.161,0	2.171,0	2.130,0	8.609,0	2,5%	
116,0	117,0	122,0	123,0	478,0	0,2%	124,0	128,0	133,0	135,0	520,0	0,2%	130,0	138,0	137,0	135,0	540,0	0,2%	
70.978,0	74.702,0	77.601,0	85.137,0	308.418,0	100,0%	75.422,0	77.936,0	80.916,0	90.592,0	324.866,0	100,0%	83.321,0	84.964,0	85.399,0	86.472,0	340.156,0	100,0%	

Fuente: Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas - DANE



Datos Gráfico N° 26		
Representación porcentual anual del PIB de la Construcción 2005 - 2018		
Miles de millones de pesos		
Tasa base 2015		
Participación PIB anual		
Sector Construcción		
Año	Part. Anual PIB	Part. % Anual
2005	30.623,8	6,0%
2006	34.341,0	6,3%
2007	36.435,2	6,2%
2008	40.186,3	6,6%
2009	41.633,1	6,8%
2010	40.065,8	6,3%
2011	46.126,3	6,7%
2012	48.371,7	6,8%
2013	48.712,2	6,5%
2014	54.601,9	7,0%
2015	58.042,0	7,2%
2016	60.125,0	7,3%
2017	58.896,0	7,1%
2018	59.068,2	6,9%

Elaboración propia

PRODUCTO INTERNO BRUTO ANUAL A PRECIOS CONSTANTES																	
SECTORES DE LA ACTIVIDAD ECONÓMICA - Miles de Millones de Pesos																	
Tasa Base Año 2015																	
RAMAS DE ACTIVIDAD ECONOMICA	2005						2006										
	I	II	III	IV	Anual	Part. %	I	II	III	IV	Anual	Part. %					
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	9.496,0	9.515,9	9.469,5	9.427,4	37.908,7	7,4%	9.494,3	9.655,1	9.731,1	9.836,1	38.716,6	7,1%					
Explotación de minas y canteras	6.782,4	6.955,4	6.852,6	6.842,1	27.432,5	5,3%	6.983,9	6.812,7	7.233,6	7.032,2	28.062,4	5,1%					
Industrias manufactureras	19.206,2	19.328,5	19.336,2	19.379,8	77.250,7	15,0%	19.944,4	20.451,4	21.060,6	21.428,6	82.885,0	15,1%					
Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado; Dis	4.576,6	4.672,7	4.738,9	4.697,1	18.685,3	3,6%	4.821,3	4.908,6	4.958,9	4.988,5	19.677,2	3,6%					
Construcción	8.136,9	7.351,0	7.314,5	7.821,4	30.623,8	6,0%	8.600,1	7.480,3	8.642,0	9.618,6	34.341,0	6,3%					
Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos	20.968,5	21.408,1	21.406,5	21.645,2	85.428,3	16,6%	22.203,9	22.771,8	23.289,9	23.664,6	91.930,2	16,7%					
Información y comunicaciones	3.014,3	3.074,5	3.102,7	3.539,3	12.730,8	2,5%	3.475,1	3.676,6	3.661,5	3.816,6	14.629,8	2,7%					
Actividades financieras y de seguros	3.799,8	3.912,2	3.889,0	3.822,9	15.423,9	3,0%	4.052,1	4.050,7	4.155,3	4.181,6	16.439,6	3,0%					
Actividades inmobiliarias	12.425,4	12.484,2	12.620,3	12.702,7	50.232,5	9,8%	12.952,8	13.085,9	13.157,5	13.068,5	52.264,8	9,5%					
Actividades profesionales, científicas y técnicas; Actividades de	8.760,3	8.957,2	9.090,9	9.247,9	36.056,3	7,0%	9.405,1	9.662,0	9.637,4	9.887,6	38.592,1	7,0%					
Administración pública y defensa; planes de seguridad social d	17.776,9	17.840,8	17.906,8	17.657,3	71.181,7	13,8%	18.444,6	18.517,6	18.659,4	18.846,9	74.468,5	13,6%					
Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras ac	3.136,7	3.155,8	3.218,2	3.266,2	12.776,8	2,5%	3.314,5	3.370,2	3.386,7	3.352,6	13.424,0	2,4%					
Impuestos menos subvenciones sobre los productos	9.672,6	10.136,9	10.501,8	10.805,1	41.116,4	8,0%	11.096,1	11.509,1	11.668,0	12.138,2	46.411,3	8,5%					
<b>PRODUCTO INTERNO BRUTO</b>	<b>126.668,6</b>	<b>127.764,5</b>	<b>128.601,9</b>	<b>131.217,8</b>	<b>514.252,8</b>	<b>100,0%</b>	<b>134.027,9</b>	<b>134.957,0</b>	<b>138.881,6</b>	<b>141.249,6</b>	<b>549.116,1</b>	<b>100,0%</b>					
2007																	
I	II	III	IV	Anual	Part. %	2008											
I	II	III	IV	Anual	Part. %	I	II	III	IV	Anual	Part. %	I	II	III	IV	Anual	Part. %
9.812,2	9.979,0	10.165,9	10.282,1	40.239,2	6,9%	10.171,9	10.015,5	9.914,3	9.812,9	39.914,5	6,6%	9.771,8	9.869,2	10.020,2	10.160,6	39.821,8	6,5%
6.946,4	6.941,6	7.141,7	7.408,0	28.437,8	4,8%	7.540,7	7.642,4	7.905,3	8.014,1	31.102,5	5,1%	8.202,6	8.442,9	8.870,4	9.143,5	34.659,4	5,7%
21.733,1	22.165,8	22.250,4	23.169,9	89.319,3	15,2%	22.852,8	22.399,1	22.320,8	22.066,1	89.638,9	14,8%	21.719,4	21.478,1	21.467,5	21.691,0	86.356,0	14,1%
5.120,5	5.123,4	5.106,8	5.159,8	20.510,4	3,5%	5.100,1	5.136,3	5.174,2	5.204,8	20.615,3	3,4%	5.148,3	5.195,7	5.309,7	5.457,7	21.111,4	3,4%
9.310,8	8.949,1	8.783,1	9.392,2	36.435,2	6,2%	9.849,4	10.392,0	10.587,3	9.357,6	40.186,3	6,6%	10.303,9	11.081,7	10.428,5	9.818,9	41.633,1	6,8%
24.111,5	24.572,8	25.110,4	25.549,5	99.344,3	16,9%	25.830,0	25.684,0	25.507,3	25.325,0	102.346,3	16,9%	25.229,2	25.476,9	25.608,5	25.869,1	102.183,7	16,7%
3.849,7	4.009,4	4.678,2	4.223,7	16.761,0	2,9%	4.266,2	4.231,0	4.577,9	4.045,1	17.120,2	2,8%	3.965,0	3.886,0	3.855,4	3.963,0	15.669,3	2,6%
4.334,1	4.713,0	4.737,9	4.916,8	18.701,7	3,2%	4.963,9	5.021,1	5.202,1	5.410,0	20.597,0	3,4%	5.512,0	5.179,3	5.317,4	5.305,3	21.314,0	3,5%
13.444,1	13.528,0	13.592,4	13.659,8	54.224,3	9,2%	13.679,3	13.853,1	14.033,3	14.165,5	55.731,3	9,2%	14.225,2	14.413,5	14.553,2	14.674,3	57.866,2	9,4%
10.013,7	10.188,9	10.449,3	10.593,1	41.245,0	7,0%	10.600,5	10.618,4	10.756,5	10.824,9	42.800,3	7,1%	10.995,4	11.117,1	10.964,1	10.923,1	43.999,7	7,2%
19.209,9	19.134,6	19.476,6	19.694,2	77.515,4	13,2%	19.718,7	19.800,9	19.839,7	19.803,2	79.170,6	13,1%	20.046,6	20.393,9	20.537,0	20.603,8	81.581,2	13,3%
3.486,5	3.510,6	3.535,8	3.600,8	14.133,6	2,4%	3.623,6	3.630,7	3.657,2	3.645,5	14.557,0	2,4%	3.667,0	3.739,4	3.712,3	3.778,9	14.897,6	2,4%
12.422,2	12.725,5	13.619,9	13.443,7	52.211,4	8,9%	13.539,8	13.533,4	14.011,5	13.616,4	54.701,1	9,0%	13.394,1	13.376,3	13.479,3	13.675,4	53.925,2	8,8%
<b>142.970,1</b>	<b>145.088,2</b>	<b>148.113,1</b>	<b>150.551,7</b>	<b>586.723,2</b>	<b>100,0%</b>	<b>151.106,1</b>	<b>150.516,5</b>	<b>154.147,9</b>	<b>150.062,4</b>	<b>605.833,0</b>	<b>100,0%</b>	<b>151.215,5</b>	<b>152.955,1</b>	<b>154.074,8</b>	<b>154.890,4</b>	<b>613.135,9</b>	<b>100,0%</b>



2010						2011						2012					
I	II	III	IV	Anual	Part. %	I	II	III	IV	Anual	Part. %	I	II	III	IV	Anual	Part. %
9.392,5	9.973,3	10.001,1	10.573,9	39.940,7	6,2%	10.233,7	10.138,8	10.166,6	10.166,2	40.705,3	5,9%	10.324,5	10.434,4	10.437,6	10.529,4	41.725,8	5,8%
9.482,6	9.658,4	9.576,2	9.709,6	38.426,9	6,0%	10.257,6	10.931,8	11.497,6	11.286,3	43.973,3	6,4%	11.418,7	11.511,8	11.642,3	11.761,4	46.334,3	6,5%
21.782,2	22.099,8	21.620,1	22.475,1	87.977,2	13,8%	22.867,5	23.165,7	23.435,4	23.424,4	92.893,1	13,5%	23.667,8	23.491,1	23.360,6	23.142,5	93.661,9	13,1%
5.494,9	5.483,2	5.465,8	5.490,5	21.934,4	3,4%	5.598,7	5.616,4	5.687,3	5.703,9	22.606,2	3,3%	5.743,6	5.774,8	5.783,4	5.792,3	23.094,1	3,2%
9.891,6	9.570,1	9.865,8	10.738,2	40.065,8	6,3%	10.644,0	11.030,4	12.112,3	12.339,5	46.126,3	6,7%	12.330,6	13.150,1	11.306,7	11.584,2	48.371,7	6,8%
26.192,2	26.654,3	27.166,2	27.631,7	107.644,5	16,8%	28.176,0	28.617,4	29.175,1	29.093,6	115.062,2	16,8%	29.585,5	29.735,1	29.958,4	30.176,8	119.455,7	16,7%
4.245,2	4.532,5	4.741,5	4.736,7	18.255,9	2,9%	4.870,9	5.008,1	5.178,1	5.095,9	20.153,0	2,9%	5.066,3	5.018,3	5.141,0	5.189,2	20.414,8	2,9%
5.363,5	5.471,0	5.681,1	5.795,4	22.311,0	3,5%	5.980,2	6.130,4	6.194,7	6.448,3	24.753,6	3,6%	6.406,2	6.602,6	6.723,4	6.893,8	26.626,1	3,7%
14.800,2	14.927,5	15.053,9	15.150,1	59.931,7	9,4%	15.242,0	15.357,3	15.452,4	15.575,3	61.627,0	9,0%	15.695,9	15.827,8	15.961,1	16.095,0	63.579,9	8,9%
11.176,0	11.345,4	11.357,0	11.475,9	45.354,4	7,1%	11.782,7	11.986,7	12.293,7	12.504,2	48.567,2	7,1%	12.602,2	12.702,6	12.782,6	12.818,5	50.905,9	7,1%
20.960,6	21.282,7	21.491,7	21.629,5	85.364,4	13,3%	22.093,5	22.467,7	22.771,4	22.933,9	90.266,5	13,1%	23.492,0	23.757,6	23.985,0	24.048,8	95.283,4	13,4%
3.795,7	3.775,0	3.811,3	3.876,5	15.258,5	2,4%	3.951,8	4.067,5	4.110,0	4.059,9	16.189,2	2,4%	4.079,7	4.128,3	4.267,6	4.201,6	16.677,2	2,3%
13.947,5	14.289,8	14.528,4	14.758,7	57.524,4	9,0%	15.280,8	15.663,1	16.012,9	16.113,1	63.070,0	9,2%	16.384,1	16.434,4	16.624,4	16.795,4	66.238,2	9,3%
<b>156.980,3</b>	<b>158.792,1</b>	<b>160.800,6</b>	<b>163.219,3</b>	<b>639.792,3</b>	<b>100,0%</b>	<b>166.935,8</b>	<b>171.084,8</b>	<b>173.822,6</b>	<b>175.053,9</b>	<b>686.897,2</b>	<b>100,0%</b>	<b>177.273,0</b>	<b>179.028,9</b>	<b>177.952,3</b>	<b>179.453,1</b>	<b>713.707,1</b>	<b>100,0%</b>

2013						2014						2015					
I	II	III	IV	Anual	Part. %	I	II	III	IV	Anual	Part. %	I	II	III	IV	Anual	Part. %
10.818,5	11.377,8	11.296,1	11.343,1	44.835,4	6,0%	11.456,0	11.590,6	11.493,9	11.599,3	46.139,8	5,9%	11.694,8	11.891,7	12.169,9	12.367,6	48.124,0	6,0%
11.915,1	12.115,7	12.215,4	12.547,7	48.793,9	6,5%	12.422,1	11.931,0	11.746,3	12.036,9	48.136,3	6,2%	11.986,0	12.016,8	11.790,2	11.834,0	47.627,0	5,9%
23.289,5	23.915,2	23.802,6	24.070,2	95.077,5	12,7%	24.250,5	24.473,9	24.487,2	24.609,5	97.821,1	12,5%	24.496,8	24.765,4	25.086,6	25.440,3	99.789,0	12,4%
5.879,9	6.020,7	6.001,6	6.047,3	23.949,5	3,2%	6.171,7	6.258,4	6.193,1	6.149,6	24.772,8	3,2%	6.152,2	6.130,4	6.150,7	6.165,7	24.599,0	3,1%
12.292,4	12.410,5	12.071,8	11.937,5	48.712,2	6,5%	13.400,0	13.124,6	14.006,2	14.071,0	54.601,9	7,0%	13.922,8	14.598,9	14.414,6	15.105,7	58.042,0	7,2%
30.397,8	31.258,1	31.533,9	31.959,3	125.149,2	16,8%	32.294,0	32.688,2	32.870,9	33.209,9	131.063,0	16,8%	33.283,0	33.609,4	34.100,6	34.436,0	135.429,0	16,8%
5.358,6	5.480,1	5.620,5	5.757,8	22.217,0	3,0%	5.888,8	5.909,5	5.897,3	5.958,3	23.653,9	3,0%	5.962,4	5.949,7	6.072,5	5.976,5	23.961,0	3,0%
7.032,2	7.270,0	7.295,6	7.562,7	29.160,5	3,9%	7.784,0	7.952,5	8.137,2	8.265,5	32.139,1	4,1%	8.605,3	8.595,9	8.790,1	8.704,8	34.696,0	4,3%
16.233,4	16.369,4	16.454,7	16.567,6	65.625,1	8,8%	16.791,9	16.829,3	17.004,8	17.038,1	67.664,1	8,7%	17.248,1	17.352,7	17.524,2	17.700,1	69.825,0	8,7%
12.954,2	13.258,1	13.540,0	13.840,5	53.592,7	7,2%	14.156,8	14.514,3	14.349,1	14.480,1	57.500,3	7,4%	14.327,6	14.155,8	14.410,4	14.498,1	57.392,0	7,1%
24.891,5	25.226,1	25.373,7	25.040,9	100.532,2	13,5%	25.723,3	25.562,3	26.355,4	28.766,6	106.407,6	13,6%	27.353,8	27.486,2	29.063,1	28.173,8	112.077,0	13,9%
4.297,2	4.388,7	4.481,4	4.551,3	17.718,6	2,4%	4.547,2	4.479,8	4.573,9	4.608,8	18.209,7	2,3%	4.651,0	4.704,6	4.776,6	4.849,8	18.982,0	2,4%
16.923,6	17.143,6	17.278,2	17.610,8	68.956,2	9,2%	17.877,6	18.271,3	18.283,9	18.474,1	72.907,0	9,3%	18.392,5	18.504,4	18.596,9	18.655,3	74.149,0	9,2%
<b>182.300,2</b>	<b>186.627,3</b>	<b>187.458,0</b>	<b>189.915,7</b>	<b>746.301,2</b>	<b>100,0%</b>	<b>192.551,0</b>	<b>194.197,5</b>	<b>196.426,6</b>	<b>198.413,6</b>	<b>781.588,7</b>	<b>100,0%</b>	<b>198.131,0</b>	<b>199.794,8</b>	<b>202.918,9</b>	<b>203.847,4</b>	<b>804.692,0</b>	<b>100,0%</b>

2016*						2017*						2018*					
I	II	III	IV	Anual	Part. %	I	II	III	IV	Anual	Part. %	I	II	III	IV	Anual	Part. %
11.753,7	12.133,9	12.660,4	12.893,0	49.441,0	6,0%	12.988,6	12.888,0	13.122,7	13.178,7	52.178,0	6,3%	13.275,3	13.361,9	13.295,1	13.290,4	53.222,7	6,2%
12.064,1	11.462,3	11.604,5	11.122,2	46.253,0	5,6%	10.970,9	11.041,3	10.811,9	10.772,8	43.597,0	5,2%	10.591,2	10.690,0	11.103,3	10.876,1	43.260,6	5,1%
25.807,8	25.758,7	25.634,3	25.805,2	103.006,0	12,5%	25.515,2	25.058,2	25.246,7	25.319,9	101.140,0	12,1%	25.545,0	25.684,3	25.945,4	25.978,7	103.153,3	12,1%
6.182,3	6.053,0	6.159,0	6.202,6	24.597,0	3,0%	6.214,1	6.295,8	6.385,1	6.412,0	25.307,0	3,0%	6.396,4	6.463,0	6.550,5	6.585,9	25.995,7	3,0%
14.883,8	15.112,7	15.300,0	14.828,5	60.125,0	7,3%	14.914,2	14.862,1	14.517,1	14.602,6	58.896,0	7,1%	14.268,4	14.094,2	15.284,5	15.421,1	59.068,2	6,9%
34.588,7	34.538,3	34.708,6	35.230,4	139.066,0	16,9%	34.999,2	35.339,8	35.559,3	35.755,6	141.654,0	17,0%	36.095,4	36.455,6	36.702,8	36.834,6	146.088,4	17,1%
6.010,8	5.895,1	6.020,2	5.877,8	23.804,0	2,9%	5.885,6	5.919,5	5.843,3	6.109,6	23.758,0	2,9%	5.923,7	6.103,5	6.166,3	6.305,6	24.499,1	2,9%
8.815,1	8.866,8	8.973,5	9.070,5	35.726,0	4,3%	9.181,9	9.340,1	9.526,0	9.625,0	37.673,0	4,5%	9.617,8	9.693,0	9.679,7	9.850,9	38.841,4	4,5%
17.841,0	18.036,9	18.152,9	18.258,2	72.289,0	8,8%	18.375,2	18.541,1	18.713,3	18.864,4	74.494,0	8,9%	18.779,8	18.913,1	19.060,5	19.198,5	75.951,9	8,9%
14.040,1	13.827,2	13.994,0	14.133,7	55.995,0	6,8%	14.281,0	14.235,3	14.169,4	14.055,3	56.741,0	6,8%	15.312,7	15.098,2	14.655,8	14.528,2	59.594,9	7,0%
28.167,7	28.647,7	29.351,2	30.031,3	116.198,0	14,1%	29.196,6	29.837,5	30.341,1	30.836,8	120.212,0	14,4%	30.700,6	31.084,0	31.406,6	31.988,0	125.179,2	14,6%
4.924,2	4.997,3	5.049,3	5.063,1	20.034,0	2,4%	5.086,4	5.120,4	5.137,7	5.130,5	20.475,0	2,5%	5.123,9	5.199,9	5.183,7	5.258,9	20.766,3	2,4%
18.826,2	18.553,8	18.927,4	18.647,5	74.955,0	9,1%	18.778,5	18.799,1	19.064,1	19.127,3	75.769,0	9,1%	19.166,8	19.385,1	19.565,6	19.608,4	77.726,0	9,1%
<b>204.215,2</b>	<b>203.683,2</b>	<b>205.738,2</b>	<b>207.852,2</b>	<b>821.489,0</b>	<b>100,0%</b>	<b>206.521,5</b>	<b>207.632,0</b>	<b>208.601,3</b>	<b>209.835,1</b>	<b>832.590,0</b>	<b>100,0%</b>	<b>211.001,6</b>	<b>213.025,6</b>	<b>214.718,7</b>	<b>215.975,3</b>	<b>854.721,2</b>	<b>100,0%</b>

\* Cifras provisionales.

Fuente: Banco de la República <http://www.banrep.gov.co/es/pib>  
Departamento Administrativo Nacional de Estadística - DANE



<b>Datos Gráfico N° 27</b>		
<b>Población ocupada sector Construcción (Diciembre)</b>		
<b>(Miles de Ocupados)</b>		
<b>Ocupados sector construcción</b>		
<b>Año</b>	<b>Diciembre</b>	<b>Part. %</b>
2002	719.059	4,4%
2003	796.022	4,6%
2004	823.826	4,8%
2005	855.074	4,8%
2006	841.986	5,1%
2007	960.487	5,4%
2008	910.347	5,2%
2009	1.012.962	5,3%
2010	1.133.893	5,7%
2011	1.247.144	5,9%
2012	1.283.688	6,1%
2013	1.386.579	6,4%
2014	1.445.334	6,5%
2015	1.400.011	6,2%
2016	1.409.324	6,2%

*Elaboración propia*

<b>Población ocupada sector Construcción 2002 - 2008</b>				
<b>(Miles de Ocupados) Total Nacional</b>				
<b>Año</b>	<b>Trimestre</b>	<b>Ocupados total nacional</b>	<b>Ocupados construcción</b>	<b>Participación %</b>
<b>2002</b>	I	15.774.941	714.270	4,5%
	II	15.794.428	738.004	4,7%
	III	15.829.766	835.934	5,3%
	IV	16.226.602	719.059	4,4%
<b>2003</b>	I	16.221.201	749.243	4,6%
	II	16.478.037	703.131	4,3%
	III	16.617.002	752.951	4,5%
	IV	17.199.192	796.022	4,6%
<b>2004</b>	I	16.452.805	749.888	4,6%
	II	16.426.163	736.131	4,5%
	III	16.704.050	781.293	4,7%
	IV	17.031.028	823.826	4,8%
<b>2005</b>	I	16.527.128	813.112	4,9%
	II	16.805.314	775.842	4,6%
	III	17.153.879	845.926	4,9%
	IV	17.707.792	855.074	4,8%
<b>2006</b>	I	17.061.582	914.365	5,4%
	II	17.176.707	864.706	5,0%
	III	16.678.540	788.904	4,7%
	IV	16.661.901	841.986	5,1%
<b>2007</b>	I	16.481.358	863.978	5,2%
	II	17.023.900	875.812	5,1%
	III	17.070.014	905.301	5,3%
	IV	17.847.896	960.487	5,4%
<b>2008</b>	I	17.254.575	887.243	5,1%
	II	17.484.737	880.408	5,0%
	III	17.417.865	879.419	5,0%
	IV	17.609.234	910.347	5,2%



<b>2009</b>	I	17.641.536	966.382	5,5%
	II	18.484.914	948.097	5,1%
	III	18.313.634	949.020	5,2%
	IV	19.240.521	1.012.962	5,3%
<b>2010</b>	I	18.614.944	952.682	5,1%
	II	19.102.521	970.212	5,1%
	III	19.339.399	1.129.578	5,8%
	IV	19.796.425	1.133.893	5,7%
<b>2011</b>	I	19.194.487	1.082.975	5,6%
	II	19.723.507	1.064.442	5,4%
	III	20.023.652	1.184.264	5,9%
	IV	21.136.396	1.247.144	5,9%
<b>2012</b>	I	20.188.314	1.261.141	6,2%
	II	20.777.804	1.221.343	5,9%
	III	20.627.383	1.201.279	5,8%
	IV	21.192.167	1.283.688	6,1%
<b>2013</b>	I	20.321.441	1.112.212	5,5%
	II	20.968.562	1.145.997	5,5%
	III	21.144.824	1.234.757	5,8%
	IV	21.757.945	1.386.579	6,4%
<b>2014</b>	I	20.706.617	1.224.849	5,9%
	II	21.419.453	1.266.281	5,9%
	III	21.614.921	1.273.322	5,9%
	IV	22.272.300	1.445.334	6,5%
<b>2015</b>	I	21.368.211	1.376.078	6,4%
	II	22.017.274	1.351.113	6,1%
	III	21.936.312	1.372.193	6,3%
	IV	22.746.970	1.400.011	6,2%
<b>2016</b>	I	21.552.325	1.378.741	6,4%
	II	22.143.667	1.427.750	6,4%
	III	22.092.051	1.372.592	6,2%
	IV	22.836.521	1.409.324	6,2%

Fuente: Departamento Nacional de Planeación

<https://www.dnp.gov.co/programas/agricultura/estadisticas-del-sector-agropecuario/Paginas/Sectoriales.aspx>



Datos Gráfico N° 28		
Balanza comercial sector construcción Colombia - México (1998-2012)		
	Exportaciones	Importaciones
1998	16.276.361	105.362.759
1999	27.295.950	55.164.285
2000	37.307.762	66.322.139
2001	48.310.884	64.789.486
2002	62.912.694	66.926.380
2003	83.629.140	80.931.276
2004	99.112.147	123.053.973
2005	122.027.760	170.321.149
2006	139.027.158	217.352.475
2007	127.378.280	398.419.941
2008*	0	0
2009	89.327.642	485.243.018
2010	93.980.236	841.106.110
2011	143.038.562	1.135.181.355
2012	132.560.269	908.249.151

Fuente: DIAN - Sistema Estadístico de Comercio Exterior (SIEC)

EXPORTACIONES SECTOR CONSTRUCCIÓN HACIA MÉXICO G3 (1998-2011)																
Valor FOB (US\$)																
Capítulo	Descripción	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
39	Materias plásticas y manufacturas de estas n	6.793.206	8.356.639	13.670.028	16.994.861	21.893.609	34.318.745	43.786.132	59.334.529	59.867.625	62.617.636	0	42.286.171	51.011.870	82.125.006	72.501.531
40	Caucho y manufacturas de caucho	723	29.985	228.084	6.855.540	15.698.184	15.230.878	19.374.081	18.989.994	23.164.324	19.486.948	0	10.527.691	8.753.488	22.139.721	13.831.052
48	Papel y cartón; manufacturas de pasta de ce	3.579.454	5.949.401	8.328.570	8.802.295	8.114.506	14.924.475	11.380.378	13.952.315	14.510.872	14.777.392	0	8.884.477	10.823.419	15.944.870	15.694.715
68	Manufacturas de piedra, yeso, cemento, am	343.244	195.023	287.874	963.654	891.359	1.768.785	1.177.954	1.574.438	3.281.462	1.332.719	0	1.040.212	1.309.798	1.000.377	1.230.373
69	Productos cerámicas	576.357	866.156	2.633.558	2.852.900	5.638.691	6.920.762	3.831.399	4.827.677	6.040.574	6.557.354	0	4.352.864	5.658.275	4.854.252	4.877.809
70	Vidrio y manufacturas de vidrio	1.907.792	4.162.694	2.883.562	2.930.360	729.016	665.561	2.754.356	4.467.308	5.944.552	5.238.826	0	7.169.693	6.673.048	8.194.375	10.447.916
72	Fundición, hierro y acero	7.205	369.880	280.812	1.126.671	0	452.114	1.649.841	2.356.143	5.128.430	571.963	0	1.243.767	765.264	772.640	870.071
73	Manufacturas de fundición, de hierro o de a	1.127.388	3.173.538	5.061.743	3.655.710	4.216.166	3.315.853	5.524.848	7.287.624	8.377.557	8.613.025	0	7.751.397	4.372.031	3.744.355	5.882.861
74	Cobre y manufacturas de cobre	969.490	615.079	937.088	744.558	152.274	139.038	1.085.348	2.778.897	3.829.130	195.794	0	59.685	1.927.826	1.698.272	3.215.155
75	Níquel y manufacturas de níquel	870	900	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
76	Aluminio y manufacturas de aluminio	970.632	3.576.655	2.996.343	3.306.068	5.556.748	6.092.929	8.547.466	6.378.415	8.879.210	7.978.170	0	6.010.182	2.685.217	2.564.694	2.851.771
78	Plomo y manufacturas de plomo	0	0	0	78.267	22.141	0	90	79.514	0	0	0	36	0	0	1.157.015
79	Zinc y manufacturas de zinc	0	0	0	0	0	0	254	906	3.422	3.206	0	0	0	0	0
80	Estaño y manufacturas de estaño	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	920	0	0	0
81	Los demás metales comunes; "cermets"; ma	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5.247	0	547	0	0	0
<b>TOTAL</b>		<b>16.276.361</b>	<b>27.295.950</b>	<b>37.307.762</b>	<b>48.310.884</b>	<b>62.912.694</b>	<b>83.629.140</b>	<b>99.112.147</b>	<b>122.027.760</b>	<b>139.027.158</b>	<b>127.378.280</b>	<b>0</b>	<b>89.327.642</b>	<b>93.980.236</b>	<b>143.038.562</b>	<b>132.560.269</b>

IMPORTACIONES SECTOR CONSTRUCCIÓN DESDE MÉXICO G3 (1998-2011)																
Valor FOB (US\$)																
Capítulo	Descripción	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
39	Materias plásticas y manufacturas de estas n	22.269.119	17.051.251	22.205.411	23.253.086	22.806.572	29.953.423	47.165.089	61.135.149	80.616.540	140.672.486	0	164.304.881	219.762.325	284.600.962	266.221.672
40	Caucho y manufacturas de caucho	5.517.280	5.768.209	4.201.544	4.034.044	5.084.743	5.780.482	7.205.228	7.210.965	10.169.945	15.198.440	0	20.508.021	29.684.127	40.579.061	36.150.470
48	Papel y cartón; manufacturas de pasta de ce	8.938.639	9.603.987	9.390.239	5.139.135	6.384.947	6.818.768	11.084.212	13.031.103	13.276.397	18.902.572	0	11.860.855	15.909.386	26.707.886	20.127.104
68	Manufacturas de piedra, yeso, cemento, am	1.316.608	720.086	738.793	1.118.917	1.472.084	2.465.758	4.413.712	6.859.754	5.110.444	6.131.562	0	7.094.786	5.519.985	4.927.256	5.858.479
69	Productos cerámicas	718.046	328.646	277.129	407.559	118.068	444.394	549.701	1.800.567	3.542.495	5.168.203	0	4.478.676	9.205.098	13.372.284	9.349.676
70	Vidrio y manufacturas de vidrio	6.355.325	2.997.512	5.452.743	6.136.998	6.555.866	3.994.173	5.096.498	11.147.712	14.139.799	24.665.321	0	34.546.632	41.309.240	55.587.322	64.811.813
72	Fundición, hierro y acero	8.092.549	4.388.328	6.380.494	4.436.316	5.932.955	11.943.511	19.965.041	33.423.712	28.936.647	92.470.835	0	143.073.534	331.859.524	431.122.469	298.940.547
73	Manufacturas de fundición, de hierro o de a	40.867.531	5.110.834	6.238.986	6.259.147	6.685.938	8.540.185	11.130.070	15.853.450	31.403.525	50.674.303	0	59.761.369	125.575.510	204.951.652	130.888.563
74	Cobre y manufacturas de cobre	4.670.757	2.578.057	4.405.958	5.686.934	4.637.592	7.183.237	13.059.537	16.537.043	26.859.101	38.676.663	0	25.127.348	39.270.687	55.566.769	51.820.442
75	Níquel y manufacturas de níquel	0	7.988	18.634	18.366	8.318	4.725	9.513	1.575	6.125	13.115	0	5.984	2.469	39.916	14.504
76	Aluminio y manufacturas de aluminio	4.701.354	2.268.380	2.494.349	3.537.893	3.484.167	3.802.340	2.202.887	2.460.973	2.705.495	4.591.160	0	5.076.856	8.431.056	9.996.114	19.267.767
78	Plomo y manufacturas de plomo	0	0	759	0	0	0	0	0	0	0	0	2.958.214	1.468.314	1.675.540	1.602.497
79	Zinc y manufacturas de zinc	1.906.205	4.334.726	4.507.644	4.756.480	3.748.918	280	1.170.529	839.513	529.281	1.214.202	0	6.421.071	13.039.049	6.558.967	3.146.541
80	Estaño y manufacturas de estaño	1.887	28	0	548	473	0	1.868	12.603	22.979	27.600	0	2.294	189	37.035	2.356
81	Los demás metales comunes; "cermets"; ma	7.459	6.253	9.456	4.063	5.739	0	88	7.030	33.702	13.479	0	22.497	69.151	58.212	46.720
<b>TOTAL</b>		<b>105.362.759</b>	<b>55.164.285</b>	<b>66.322.139</b>	<b>64.789.486</b>	<b>66.926.380</b>	<b>80.931.276</b>	<b>123.053.973</b>	<b>170.321.149</b>	<b>217.352.475</b>	<b>398.419.941</b>	<b>0</b>	<b>485.243.018</b>	<b>841.106.110</b>	<b>1.135.181.355</b>	<b>908.249.151</b>

Fuente: DIAN - Sistema Estadístico de Comercio Exterior (SIEC)



Datos Gráfico N° 29		
Balanza comercial sector construcción Colombia - Venezuela (1998-2011)		
Año	Exportaciones	Importaciones
1998	209.325.464	414.936.334
1999	197.273.627	285.810.603
2000	255.086.589	374.977.843
2001	332.109.216	318.695.526
2002	253.040.909	311.743.079
2003	150.931.089	316.338.219
2004	289.768.140	507.393.047
2005	333.434.862	594.718.302
2006	430.788.358	513.679.878
2007	720.306.611	661.204.743
2008*	0	0
2009	666.245.741	293.528.528
2010	316.150.786	146.307.200
2011	404.444.839	251.704.968

Elaboración propia

EXPORTACIONES SECTOR CONSTRUCCIÓN HACIA VENEZUELA G3 (1998-2011)															
Valor FOB (US\$)															
Capítulo	Descripción	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
39	Materias plásticas y manufacturas de estas mate	85.104.899	61.588.675	77.795.109	98.141.853	81.498.149	66.888.874	121.264.718	127.660.938	162.808.472	242.761.417	0	170.162.490	70.864.206	124.139.217
40	Caucho y manufacturas de caucho	16.281.588	25.062.743	26.496.933	28.756.748	16.762.702	3.503.944	6.383.835	8.148.435	13.654.819	25.975.027	0	23.554.140	6.000.161	10.255.666
48	Papel y cartón; manufacturas de pasta de celulos	42.102.309	50.348.130	61.161.495	83.858.597	74.083.129	44.930.121	65.484.514	64.145.169	81.639.727	176.272.755	0	257.797.527	125.149.843	142.201.730
68	Manufacturas de piedra, yeso, cemento, amianto,	4.198.095	4.067.888	4.669.884	5.364.110	3.712.587	2.237.038	5.938.161	8.677.460	9.925.191	16.709.639	0	16.379.190	11.354.605	14.315.322
69	Productos cerámicas	12.963.537	9.328.747	9.712.547	16.827.093	10.784.603	6.083.583	16.280.904	23.036.168	37.261.451	93.501.670	0	72.807.899	31.373.163	39.007.766
70	Vidrio y manufacturas de vidrio	8.543.208	3.418.746	5.799.191	11.636.819	15.417.180	5.312.457	13.924.940	23.252.531	38.139.825	36.051.232	0	31.080.547	17.906.471	15.614.213
72	Fundición, hierro y acero	9.587.726	10.376.126	16.302.752	16.798.938	12.148.811	3.019.743	11.564.189	20.341.508	21.175.940	25.271.052	0	17.653.920	16.289.376	26.428.471
73	Manufacturas de fundición, de hierro o de acero	16.764.755	21.463.203	37.611.574	50.997.884	26.078.370	11.408.125	30.947.188	39.634.130	37.960.556	54.448.686	0	39.706.327	18.824.889	24.027.399
74	Cobre y manufacturas de cobre	1.231.221	756.778	1.510.703	2.743.420	2.342.492	3.595.644	10.941.878	12.354.121	17.805.329	26.015.201	0	24.864.841	11.492.123	856.533
75	Níquel y manufacturas de níquel	0	0	59	4.286	0	7.410	34.299	13.529	57.403	4.149	0	0	1.035	11.362
76	Aluminio y manufacturas de aluminio	12.507.188	10.839.380	14.009.800	16.906.876	10.191.647	3.821.682	6.805.842	6.162.122	10.295.543	22.934.708	0	10.625.327	6.635.658	7.567.337
78	Plomo y manufacturas de plomo	8.145	12.079	12.167	482	4.098	0	5	76	924	106	0	89.220	256.955	0
79	Zinc y manufacturas de zinc	31.573	2.398	1.650	31.337	7.001	106.107	148.728	6.367	58.933	356.366	0	182.231	2.301	19.606
80	Estaño y manufacturas de estaño	1.220	6.374	2.125	40.373	10.140	1.801	45.697	2.308	2.805	603	0	16.082	0	217
81	Los demás metales comunes; "cermets"; manufac	0	2.360	600	400	0	14.560	3.242	0	1.440	4.000	0	1.326.000	0	0
<b>TOTAL</b>		<b>209.325.464</b>	<b>197.273.627</b>	<b>255.086.589</b>	<b>332.109.216</b>	<b>253.040.909</b>	<b>150.931.089</b>	<b>289.768.140</b>	<b>333.434.862</b>	<b>430.788.358</b>	<b>720.306.611</b>	<b>0</b>	<b>666.245.741</b>	<b>316.150.786</b>	<b>404.444.839</b>
IMPORTACIONES SECTOR CONSTRUCCIÓN DESDE VENEZUELA G3 (1998-2011)															
Valor FOB (US\$)															
Capítulo	Descripción	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
39	Materias plásticas y manufacturas de estas mate	90.375.791	80.924.816	99.948.871	95.630.807	84.961.607	27.917.217	72.715.611	104.887.044	71.949.680	70.730.558	0	13.522.282	15.582.510	24.556.896
40	Caucho y manufacturas de caucho	33.629.881	38.930.295	34.792.418	29.543.484	25.804.141	20.682.327	23.018.567	25.751.130	26.013.633	21.046.311	0	3.354.923	1.943.720	1.208.292
48	Papel y cartón; manufacturas de pasta de celulos	32.826.358	16.078.934	13.767.928	7.831.463	5.521.000	4.539.867	5.176.361	4.198.554	1.155.098	732.819	0	129.143	97.973	64.042
68	Manufacturas de piedra, yeso, cemento, amianto,	4.699.404	3.411.095	4.660.707	3.323.960	2.957.955	2.472.970	2.696.689	3.431.639	3.016.317	3.090.286	0	2.465.907	3.145.421	4.503.645
69	Productos cerámicas	3.008.552	1.889.372	1.814.937	1.317.720	1.899.952	4.055.309	6.258.575	5.867.458	5.167.226	1.982.886	0	130.209	20.355	8.377
70	Vidrio y manufacturas de vidrio	7.798.877	4.655.010	4.256.852	4.126.571	4.367.431	4.446.480	3.422.528	2.489.905	4.388.809	5.773.749	0	7.132.513	4.433.736	4.961.764
72	Fundición, hierro y acero	126.998.699	71.871.502	126.021.731	95.455.704	112.028.713	177.622.384	277.271.765	318.807.670	246.256.908	388.087.260	0	214.276.487	65.975.970	161.344.583
73	Manufacturas de fundición, de hierro o de acero	29.881.053	6.359.812	10.992.336	8.675.080	5.445.061	10.702.058	22.398.355	38.013.675	28.882.425	40.270.113	0	12.606.756	3.805.304	5.864.204
74	Cobre y manufacturas de cobre	7.010.400	2.888.308	5.232.648	6.557.924	5.123.516	3.821.688	5.910.079	6.907.810	9.359.117	6.046.453	0	413.771	532.415	2.692.505
75	Níquel y manufacturas de níquel	0	1.027	0	0	0	1.600	55.399	0	0	6.000	0	0	0	47
76	Aluminio y manufacturas de aluminio	77.764.955	57.448.884	72.781.406	65.709.465	63.367.553	59.646.864	86.065.583	81.998.525	115.404.263	117.715.006	0	36.310.236	47.692.372	43.319.480
78	Plomo y manufacturas de plomo	414.662	1.047.733	495.538	180.918	110.250	112.500	2.168.263	2.141.325	1.752.922	5.141.153	0	2.849.824	2.313.753	2.866.234
79	Zinc y manufacturas de zinc	501.016	293.086	212.107	342.430	147.079	310.242	233.832	185.627	331.255	542.376	0	280.126	291.791	248.665
80	Estaño y manufacturas de estaño	0	10	0	0	0	6.713	0	0	0	0	0	0	323.884	12.000
81	Los demás metales comunes; "cermets"; manufac	26.686	10.719	364	0	8.821	0	1.440	37.940	2.225	39.773	0	56.351	147.996	54.234
<b>TOTAL</b>		<b>414.936.334</b>	<b>285.810.603</b>	<b>374.977.843</b>	<b>318.695.526</b>	<b>311.743.079</b>	<b>316.338.219</b>	<b>507.393.047</b>	<b>594.718.302</b>	<b>513.679.878</b>	<b>661.204.743</b>	<b>0</b>	<b>293.528.528</b>	<b>146.307.200</b>	<b>251.704.968</b>

Fuente: DIAN - Sistema Estadístico de Comercio Exterior (SIEC)



<b>Datos Gráfico N° 30</b>		
<b>Balanza comercial sector construcción Colombia - EE.UU. (2011-2017)</b>		
<b>Año</b>	<b>Exportaciones</b>	<b>Importaciones</b>
<b>2011</b>	447.358.331	1.356.761.253
<b>2012</b>	460.985.290	1.441.921.107
<b>2013</b>	307.372.902	1.435.242.307
<b>2014</b>	510.546.194	1.420.652.328
<b>2015</b>	457.534.557	1.229.241.500
<b>2016</b>	506.952.106	1.033.476.138
<b>2017</b>	501.069.307	1.054.077.227

*Elaboración propia*

<b>EXPORTACIONES SECTOR CONSTRUCCIÓN HACIA ESTADOS UNIDOS (2011-2017)</b>								
<b>Valor FOB (US\$)</b>								
<b>Capítulo</b>	<b>Descripción</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>
39	Materias plásticas y manufacturas de estas r	159.208.936	145.439.828	124.476.658	143.229.433	144.890.546	156.642.160	138.178.926
40	Caucho y manufacturas de caucho	4.606.956	2.447.213	4.557.181	14.786.532	29.199.488	11.349.768	8.105.998
48	Papel y cartón; manufacturas de pasta de ce	8.831.942	6.232.227	4.749.016	6.153.747	6.479.200	5.989.114	12.913.535
68	Manufacturas de piedra, yeso, cemento, am	6.353.938	7.223.971	4.962.331	2.858.433	2.193.335	2.052.032	2.871.984
69	Productos cerámicas	31.958.305	26.205.091	26.786.963	20.435.553	20.114.648	18.274.834	15.924.028
70	Vidrio y manufacturas de vidrio	40.922.995	53.481.778	48.319.789	78.700.335	76.437.893	92.139.431	80.408.691
72	Fundición, hierro y acero	67.973.810	77.961.301	54.105.734	124.246.225	31.866.479	25.747.734	36.636.503
73	Manufacturas de fundición, de hierro o de a	94.250.850	87.143.077	27.507.069	32.607.188	29.253.800	18.943.332	41.796.225
74	Cobre y manufacturas de cobre	3.578.864	5.318.608	5.369.530	5.640.708	7.463.214	5.417.458	9.316.550
75	Níquel y manufacturas de níquel	0	11.428	18.354	10	155	1.740	58.892
76	Aluminio y manufacturas de aluminio	28.578.761	47.463.632	56.896.438	81.273.567	109.381.476	166.350.320	151.301.803
78	Plomo y manufacturas del plomo	1.089.674	2.027.143	3.724.478	419.381	151.342	3.978.371	3.466.467
79	Zinc y manufacturas de zinc	0	0	0	0	1.763	3.198	0
80	Estaño y manufacturas de estaño	3.264	0	0	464	0	0	0
81	Los demás metales comunes; "cermets"; ma	36	29.993	5.095	194.618	101.218	62.614	89.705
<b>TOTAL</b>		<b>447.358.331</b>	<b>460.985.290</b>	<b>307.372.902</b>	<b>510.546.194</b>	<b>457.534.557</b>	<b>506.952.106</b>	<b>501.069.307</b>
<b>IMPORTACIONES SECTOR CONSTRUCCIÓN DESDE ESTADOS UNIDOS (2011-2017)</b>								
<b>Valor FOB (US\$)</b>								
<b>Capítulo</b>	<b>Descripción</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>
39	Materias plásticas y manufacturas de estas r	633.009.077	680.799.780	727.011.079	776.343.662	687.145.296	628.642.413	596.794.502
40	Caucho y manufacturas de caucho	149.803.152	150.096.606	124.364.353	104.807.237	105.947.978	92.742.972	130.538.152
48	Papel y cartón; manufacturas de pasta de ce	151.718.858	143.019.120	156.732.995	137.350.741	129.317.642	122.889.786	116.863.646
68	Manufacturas de piedra, yeso, cemento, am	16.488.491	20.341.868	22.530.240	22.352.240	18.186.177	13.882.334	13.243.003
69	Productos cerámicas	3.585.447	2.914.152	2.646.666	5.371.972	6.723.792	4.897.329	3.282.072
70	Vidrio y manufacturas de vidrio	31.457.108	34.371.861	36.119.669	43.835.649	39.149.806	24.297.343	19.534.251
72	Fundición, hierro y acero	63.538.082	75.603.876	79.659.685	41.258.326	26.834.818	12.469.205	19.449.765
73	Manufacturas de fundición, de hierro o de a	268.326.905	294.167.850	223.791.440	239.373.584	168.401.517	92.687.749	113.234.393
74	Cobre y manufacturas de cobre	7.205.578	7.588.932	6.174.353	6.012.204	5.331.889	2.945.136	5.028.010
75	Níquel y manufacturas de níquel	2.791.383	2.996.700	2.086.178	4.293.269	2.080.972	1.354.154	1.441.441
76	Aluminio y manufacturas de aluminio	26.297.425	27.210.075	51.431.901	36.366.286	37.572.866	31.802.517	28.691.319
78	Plomo y manufacturas del plomo	99.343	170.708	157.886	154.448	132.825	73.456	88.658
79	Zinc y manufacturas de zinc	1.003.751	800.894	1.339.675	1.564.862	1.474.393	4.054.946	4.980.499
80	Estaño y manufacturas de estaño	174.233	230.849	89.101	101.545	27.538	42.395	75.009
81	Los demás metales comunes; "cermets"; ma	1.262.420	1.607.836	1.107.086	1.466.303	913.991	694.403	832.507
<b>TOTAL</b>		<b>1.356.761.253</b>	<b>1.441.921.107</b>	<b>1.435.242.307</b>	<b>1.420.652.328</b>	<b>1.229.241.500</b>	<b>1.033.476.138</b>	<b>1.054.077.227</b>

Fuente: DIAN - Sistema Estadístico de Comercio Exterior (SIEC)



**Datos Gráfico N° 31**  
**Balanza comercial sector construcción Colombia - México (1998-2017)**

	Exportaciones	Importaciones
1998	16.276.361	105.362.759
1999	27.295.950	55.164.285
2000	37.307.762	66.322.139
2001	48.310.884	64.789.486
2002	62.912.694	66.926.380
2003	83.629.140	80.931.276
2004	99.112.147	123.053.973
2005	122.027.760	170.321.149
2006	139.027.158	217.352.475
2007	127.378.280	398.419.941
2008*	0	0
2009	89.327.642	485.243.018
2010	93.980.236	841.106.110
2011	143.038.562	1.135.181.355
2012	132.560.269	908.249.151
2013	132.302.420	1.131.819.743
2014	149.673.970	934.023.859
2015	147.525.375	678.449.990
2016	179.288.589	495.513.055
2017	172.497.635	554.992.965

Fuente: DIAN - Sistema Estadístico de Comercio Exterior (SIEC)

EXPORTACIONES SECTOR CONSTRUCCIÓN HACIA MÉXICO AP (2012-2017)																						
Valor FOB (US\$)																						
Capítulo	Descripción	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	
39	Materias plásticas y manufacturas de estas r	6.793.206	8.356.639	13.670.028	16.994.861	21.893.609	34.318.745	43.786.132	59.334.529	59.867.625	62.617.638	0	42.286.171	51.011.870	82.125.006	72.301.531	77.658.458	90.456.991	89.210.916	115.773.783	109.765.845	
40	Caucho y manufacturas de caucho	723	29.985	238.084	6.855.540	15.688.184	15.230.878	19.374.081	18.980.994	23.164.324	19.486.948	0	10.527.691	8.753.488	22.139.721	13.831.052	2.680.074	7.775.015	2.288.983	6.164.234	7.474.873	
48	Papel y cartón; manufacturas de pasta de cel	3.579.554	5.949.401	8.328.570	8.802.295	8.114.506	14.924.475	11.380.378	13.952.315	14.510.872	14.777.392	0	8.884.477	10.823.419	15.944.870	15.694.715	16.535.139	16.836.803	16.570.033	18.450.233	18.015.127	
68	Manufacturas de piedra, yeso, cemento, am	343.244	195.023	287.874	963.654	891.359	1.768.785	1.177.954	1.574.438	3.281.462	1.332.719	0	1.040.212	1.309.798	1.309.798	2.865.006	4.219.189	1.586.728	1.683.225	2.589.008	0	
69	Productos cerámicas	576.357	866.156	2.633.558	2.852.900	5.638.691	6.920.762	3.831.399	4.827.677	6.040.574	6.557.354	0	4.352.864	5.658.275	4.854.252	4.877.809	3.520.649	4.717.516	4.965.309	6.593.421	5.355.317	
70	Vidrio y manufacturas de vidrio	1.907.792	4.162.694	2.883.562	2.930.360	729.016	665.561	2.754.356	4.467.308	5.944.552	5.238.826	0	7.169.693	6.673.048	8.194.375	10.447.916	11.127.618	15.999.525	13.268.816	12.876.518	14.696.883	
72	Fundición, hierro y acero	7.205	369.880	280.812	1.126.671	0	452.114	1.649.841	2.356.143	5.128.430	571.963	0	1.243.767	765.264	772.640	870.071	460.148	885.880	2.756.660	1.152.331	0	
73	Manufacturas de fundición, de hierro o de a	1.127.388	3.173.538	5.061.743	3.655.710	4.216.166	3.115.853	5.524.848	7.287.624	8.377.557	8.613.025	0	7.751.397	4.372.031	3.744.355	5.882.861	5.975.510	6.212.193	6.684.015	9.953.159	8.846.123	
74	Cobre y manufacturas de cobre	969.490	615.079	937.088	744.558	152.274	139.038	1.085.348	2.778.897	3.829.130	195.794	0	59.685	1.927.826	1.698.272	3.215.155	3.660.607	2.597.790	5.884.216	2.223.205	1.038.665	
75	Níquel y manufacturas de níquel	670	900	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	98	1.768	411	0	
76	Aluminio y manufacturas de aluminio	970.632	3.576.655	2.996.343	3.306.068	5.556.749	6.092.929	8.547.466	6.378.415	8.879.210	7.978.170	0	6.010.182	5.765.217	2.564.694	2.851.771	7.698.626	2.949.234	4.211.752	3.569.587	0	
78	Plomo y manufacturas del plomo	0	0	0	78.267	22.141	0	90	79.514	0	0	0	0	36	0	0	1.157.015	218.679	297.707	1.465.501	206.181	1.146.055
79	Zinc y manufacturas de zinc	0	0	0	0	0	0	254	906	3.422	3.206	0	0	0	0	0	600	53.517	452	0	352	
80	Estaño y manufacturas de estaño	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	920	0	0	0	0	2.833	12.804	0	0
81	Los demás metales comunes; "cermets"; ma	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5.247	0	547	0	0	0	1.296	0	0	156	0	0
<b>TOTAL</b>		<b>16.276.361</b>	<b>27.295.950</b>	<b>37.307.762</b>	<b>48.310.884</b>	<b>62.912.694</b>	<b>83.629.140</b>	<b>99.112.147</b>	<b>122.027.760</b>	<b>139.027.158</b>	<b>127.378.280</b>	<b>0</b>	<b>89.327.642</b>	<b>93.980.236</b>	<b>143.038.562</b>	<b>132.560.269</b>	<b>132.302.420</b>	<b>149.673.970</b>	<b>147.525.375</b>	<b>179.288.589</b>	<b>172.497.635</b>	

IMPORTACIONES SECTOR CONSTRUCCIÓN DESDE MÉXICO AP (2012-2017)																						
Valor FOB (US\$)																						
Capítulo	Descripción	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	
39	Materias plásticas y manufacturas de estas r	22.269.119	17.051.251	22.205.411	23.253.086	22.806.572	29.953.423	47.165.089	61.135.149	80.616.540	140.672.486	0	164.304.881	219.762.325	284.600.962	266.221.672	282.302.416	330.300.140	229.668.941	168.296.134	152.734.993	
40	Caucho y manufacturas de caucho	5.517.280	5.768.209	4.201.544	4.034.044	5.084.743	5.780.482	7.205.228	7.210.965	10.169.945	15.198.440	0	20.508.021	29.684.127	40.579.061	36.150.470	32.189.534	32.610.124	26.861.261	25.703.306	26.956.840	
48	Papel y cartón; manufacturas de pasta de cel	8.938.639	9.603.987	9.390.239	5.139.135	6.384.947	6.818.768	11.084.212	13.031.103	13.276.397	18.902.572	0	11.860.855	15.909.386	26.707.886	20.127.104	18.127.399	14.127.471	10.972.121	11.716.894	18.304.782	
68	Manufacturas de piedra, yeso, cemento, am	1.316.608	720.086	738.793	1.118.917	1.472.084	2.465.758	4.413.712	6.859.754	5.110.444	6.131.562	0	7.094.786	5.519.985	4.927.256	5.858.479	7.261.571	5.410.487	5.616.361	6.850.636	7.528.678	
69	Productos cerámicas	718.046	328.646	407.559	118.068	444.394	549.701	1.800.567	3.542.495	5.168.203	0	0	4.478.676	9.205.098	13.372.284	9.349.676	9.413.401	6.498.328	5.442.749	3.719.541	2.768.330	
70	Vidrio y manufacturas de vidrio	6.355.325	2.997.512	5.452.745	6.136.998	6.555.866	3.994.173	5.096.498	11.147.712	14.139.799	24.665.321	0	34.546.632	41.309.240	55.587.232	64.611.813	61.998.089	55.580.140	26.986.884	29.675.538	30.667.849	
72	Fundición, hierro y acero	8.092.549	4.388.328	6.380.494	4.436.316	5.932.953	11.943.511	19.965.041	33.423.712	28.936.647	92.470.835	0	143.073.534	331.859.524	431.122.469	298.940.547	484.846.012	302.330.335	235.002.309	143.481.884	158.713.846	
73	Manufacturas de fundición, de hierro o de a	40.867.531	5.110.834	6.238.986	6.259.147	6.685.938	8.540.185	11.130.070	15.853.450	31.403.525	50.674.309	0	59.763.369	125.575.510	204.951.652	130.888.563	135.013.018	142.076.783	83.803.194	44.481.261	91.844.308	
74	Cobre y manufacturas de cobre	4.670.757	2.578.057	4.405.958	5.686.934	4.637.592	7.183.237	13.059.537	16.537.043	26.859.101	38.676.663	0	25.127.348	39.270.687	55.566.769	51.820.442	80.808.998	40.433.331	30.469.160	26.369.621	24.916.809	
75	Níquel y manufacturas de níquel	0	7.988	18.366	8.318	4.725	9.513	1.575	6.125	13.115	0	0	5.984	2.469	39.916	14.504	11.472	9.852	3.538	1.510	6.240	
76	Aluminio y manufacturas de aluminio	4.701.354	2.268.380	2.494.349	3.537.893	3.484.167	3.802.340	2.202.887	2.460.973	2.705.495	4.591.160	0	5.076.856	8.431.056	9.936.114	19.267.767	16.523.681	22.036.809	21.786.306	31.472.739	31.714.349	
78	Plomo y manufacturas del plomo	0	0	759	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.958.214	1.468.314	1.675.540	1.602.497	28.194	36.991	22.021	2.012.239	2.923.052
79	Zinc y manufacturas de zinc	1.906.205	4.334.726	4.507.644	4.756.480	3.748.918	280	1.170.529	839.513	529.281	1.214.202	0	6.421.071	13.039.049	6.558.967	3.146.541	3.879.206	2.376.167	1.674.852	1.602.781	5.791.598	
80	Estaño y manufacturas de estaño	1.887	28	0	548	473	0	1.868	12.603	22.979	27.600	0	2.294	189	37.035	2.356	490	40.115	49.845	79.253	65.752	
81	Los demás metales comunes; "cermets"; ma	7.459	6.253	9.456	4.063	5.739	0	88	7.030	33.702	13.479	0	22.497	69.151	58.212	46.720	16.262	126.796	91.048	49.898	55.537	
<b>TOTAL</b>		<b>105.362.759</b>	<b>55.164.285</b>	<b>66.322.139</b>	<b>64.789.486</b>	<b>66.926.380</b>	<b>80.931.276</b>	<b>123.053.973</b>	<b>170.321.149</b>	<b>217.352.475</b>	<b>398.419.941</b>	<b>0</b>	<b>485.243.018</b>	<b>841.106.110</b>	<b>1.135.181.355</b>	<b>908.249.151</b>	<b>1.131.819.743</b>	<b>934.023.859</b>	<b>678.449.990</b>	<b>495.513.055</b>	<b>554.992.965</b>	

Fuente: DIAN - Sistema Estadístico de Comercio Exterior (SIEC)



Datos Gráfico N° 32		
Balanza comercial sector construcción Colombia - Chile (1998-2017)		
	Exportaciones	Importaciones
1998	59.844.172	33.847.508
1999	54.754.660	140.134.115
2000	71.787.536	54.081.761
2001	57.902.556	57.877.752
2002	58.014.531	56.181.580
2003	68.580.441	66.738.981
2004	94.648.318	80.729.011
2005	82.647.110	115.780.310
2006	85.927.306	192.326.996
2007	106.467.090	246.562.834
2008*	0	0
2009	92.757.218	178.698.861
2010	130.673.911	211.240.818
2011	136.331.586	260.198.575
2012	123.977.155	247.509.378
2013	131.230.657	236.423.124
2014	106.944.766	202.065.287
2015	116.511.259	159.342.597
2016	119.577.132	168.848.980
2017	117.108.099	152.806.428

Fuente: DIAN - Sistema Estadístico de Comercio Exterior (SIEC)

EXPORTACIONES SECTOR CONSTRUCCIÓN HACIA CHILE (1998-2017)																					
Valor FOB (US\$)																					
Capítulo	Descripción	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
39	Materias plásticas y manufacturas de estas r	40.460.171	37.265.974	40.540.332	30.925.101	31.994.084	39.020.383	51.184.311	45.507.435	49.178.703	65.762.244	0	45.126.089	64.843.697	67.597.074	72.875.845	84.346.471	64.670.494	73.630.413	74.274.717	68.526.691
40	Caucho y manufacturas de caucho	2.729.389	964.809	1.198.369	571.761	1.780.781	3.540.898	6.293.301	6.843.135	6.369.984	8.744.511	0	7.367.161	7.893.249	8.635.177	8.486.765	5.353.185	4.491.885	4.433.285	4.659.752	5.789.987
48	Papel y cartón; manufacturas de pasta de ce	4.769.273	6.301.699	7.077.087	9.332.482	10.579.069	13.566.868	14.164.585	14.977.874	14.099.010	14.736.867	0	19.308.791	26.896.740	37.166.648	17.469.444	18.785.161	19.013.649	19.878.061	17.803.192	20.178.390
68	Manufacturas de piedra, yeso, cemento, am	696.124	647.169	340.359	760.899	780.109	660.831	804.188	901.732	754.153	671.552	0	389.287	1.228.071	727.995	981.011	690.932	646.463	883.039	2.090.488	1.905.969
69	Productos cerámicas	3.692.702	3.559.557	7.652.474	5.219.080	3.990.697	1.598.690	2.986.013	3.660.848	3.498.319	3.757.206	0	4.112.041	13.021.277	8.144.126	7.082.894	7.827.815	8.287.803	5.039.571	5.450.391	4.299.369
70	Vidrio y manufacturas de vidrio	2.070.409	3.609.797	8.456.142	5.708.007	2.750.194	2.630.284	3.351.690	4.293.163	4.695.661	4.005.982	0	5.440.223	5.138.558	6.162.487	8.842.157	6.875.101	6.308.657	6.274.554	5.864.024	4.995.300
72	Fundición, hierro y acero	394.337	135.932	387.153	720.397	1.141.039	2.006.783	6.800.351	1.908.022	2.771.024	2.204.115	0	1.354.606	6.443.524	3.006.982	388.233	625.759	155.238	172.264	1.021.880	103.378
73	Manufacturas de fundición, de hierro o de a	2.558.416	1.360.876	4.465.693	3.928.277	4.249.789	4.331.494	7.173.394	3.345.479	2.243.865	3.490.708	0	2.026.017	2.417.899	2.854.005	3.368.049	4.914.604	2.359.420	4.601.133	7.164.740	9.700.886
74	Cobre y manufacturas de cobre	78.314	1.395	464.708	290.684	142	37.246	67.076	233.364	1.383.873	390.527	0	276.615	296.333	224.782	169.314	110.201	433.368	751.750	112.162	329.964
75	Níquel y manufacturas de níquel	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
76	Aluminio y manufacturas de aluminio	2.390.237	902.639	1.205.219	445.046	748.627	1.186.964	1.823.409	976.058	933.714	2.703.373	0	7.337.180	2.447.998	1.706.697	4.234.757	1.676.495	570.115	847.185	1.135.785	1.278.165
78	Plomo y manufacturas del plomo	0	0	0	822	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
79	Zinc y manufacturas de zinc	4.800	4.762	0	0	0	0	0	0	0	0	0	19.208	46.566	105.613	78.685	24.933	7.670	0	0	0
80	Estaño y manufacturas de estaño	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
81	Los demás metales comunes; "cermets"; ma	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>TOTAL</b>		<b>59.844.172</b>	<b>54.754.660</b>	<b>71.787.536</b>	<b>57.902.556</b>	<b>58.014.531</b>	<b>68.580.441</b>	<b>94.648.318</b>	<b>82.647.110</b>	<b>85.927.306</b>	<b>106.467.090</b>	<b>0</b>	<b>92.757.218</b>	<b>130.673.911</b>	<b>136.331.586</b>	<b>123.977.155</b>	<b>131.230.657</b>	<b>106.944.766</b>	<b>116.511.259</b>	<b>119.577.132</b>	<b>117.108.099</b>

IMPORTACIONES SECTOR CONSTRUCCIÓN DESDE CHILE (1998-2017)																					
Valor FOB (US\$)																					
Capítulo	Descripción	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
39	Materias plásticas y manufacturas de estas r	6.599.054	8.321.891	10.679.366	12.914.850	14.163.131	16.917.089	20.653.301	16.338.595	38.503.624	42.399.385	0	39.659.747	41.225.552	59.218.464	50.365.247	43.228.983	51.857.597	38.101.201	26.673.374	31.026.134
40	Caucho y manufacturas de caucho	1.067.883	631.763	3.200.433	3.686.325	1.988.283	4.045.288	4.379.053	1.985.924	5.389.116	9.143.942	0	4.558.969	8.025.194	5.276.452	2.700.259	517.536	336.957	262.893	307.501	180.627
48	Papel y cartón; manufacturas de pasta de ce	5.748.295	10.196.132	13.637.769	17.619.027	22.871.787	24.499.497	28.769.068	47.186.774	37.813.879	49.858.172	0	63.915.737	60.380.624	78.053.940	65.482.429	55.098.726	57.923.230	47.694.703	38.861.227	32.779.116
68	Manufacturas de piedra, yeso, cemento, am	178.794	552.129	871.855	823.761	1.095.746	1.854.048	2.177.659	1.987.047	3.153.775	3.807.273	0	1.015.491	18.854	238.148	247.986	408.084	376.106	516.385	601.186	781.637
69	Productos cerámicas	21.906	27.111	190.343	64.960	49.553	20.747	14.340	20.660	374.174	383.012	0	81.716	52.343	63.420	169.828	17.352	72.395	74.900	32.438	128.339
70	Vidrio y manufacturas de vidrio	3.252.962	2.899.098	4.023.726	4.564.891	4.483.290	3.676.335	2.398.013	2.649.530	1.683.798	2.202.999	0	2.859.572	1.764.466	4.575.669	3.762.586	3.281.538	2.194.175	524.401	740.831	1.468.990
72	Fundición, hierro y acero	1.069.935	162.469	248.888	1.504.695	704.276	1.741.179	1.633.295	7.462.356	1.178.930	3.651.237	0	1.756.210	4.412.333	2.424.258	2.805.017	2.193.645	10.681.680	5.527.003	5.671.682	2.313.180
73	Manufacturas de fundición, de hierro o de a	1.529.328	5.350.049	5.154.556	712.171	724.763	1.599.813	2.328.732	4.556.974	5.101.383	7.668.913	0	3.336.707	5.963.719	10.157.360	9.712.295	8.511.425	8.847.353	7.860.864	5.774.686	6.222.442
74	Cobre y manufacturas de cobre	10.369.853	109.835.970	12.909.482	13.916.374	9.201.786	11.046.482	15.820.015	30.597.745	93.863.021	121.775.744	0	53.663.298	82.332.404	92.150.847	100.866.525	114.906.468	58.771.636	46.910.874	76.178.158	65.987.585
75	Níquel y manufacturas de níquel	0	0	0	0	0	14.088	33.476	23.881	11.343	3.692	0	0	0	0	0	3.694	0	69.891	0	0
76	Aluminio y manufacturas de aluminio	4.004.106	2.157.503	3.165.343	2.070.698	876.738	1.170.754	2.520.794	2.797.979	5.253.953	5.544.189	0	6.759.032	6.828.106	8.003.289	11.396.745	8.255.497	6.374.424	6.635.987	8.493.901	9.020.567
78	Plomo y manufacturas del plomo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	124.276	0	0	0	0	461	0	4.609.589	5.050.459	5.513.943	2.897.724
79	Zinc y manufacturas de zinc	4.762	0	0	0	0	41.270	1.265	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	57.969	0	30
80	Estaño y manufacturas de estaño	0	0	0	0	0	112.391	0	172.845	0	0	0	9.894	12.388	0	0	176	20.145	55.377	53	57
81	Los demás metales comunes; "cermets"; ma	0	0	0	0	22.247	0	0	0	0	0	0	0	0	2.621	0	0	0	0	0	0
<b>TOTAL</b>		<b>33.847.508</b>	<b>140.134.115</b>	<b>54.081.761</b>	<b>57.877.752</b>	<b>56.181.580</b>	<b>66.738.981</b>	<b>80.729.011</b>	<b>115.780.310</b>	<b>192.326.996</b>	<b>246.562.834</b>	<b>0</b>	<b>178.698.861</b>	<b>211.240.818</b>	<b>260.198.575</b>	<b>247.509.378</b>	<b>236.423.124</b>	<b>202.065.287</b>	<b>159.342.597</b>	<b>168.848.980</b>	<b>152.806.428</b>

Fuente: DIAN - Sistema Estadístico de Comercio Exterior (SIEC)



Datos Gráfico N° 33		
Balanza comercial sector construcción Colombia - Perú (1998-2017)		
	Exportaciones	Importaciones
1998	81.840.796	50.312.320
1999	78.050.496	46.319.552
2000	81.786.888	70.352.419
2001	75.275.171	71.055.889
2002	91.798.147	79.511.472
2003	123.507.308	86.613.278
2004	183.543.771	139.561.109
2005	219.879.173	202.472.251
2006	270.292.552	295.567.630
2007	275.535.356	377.000.109
2008*	0	0
2009	225.201.236	272.192.604
2010	327.629.131	390.181.829
2011	315.481.746	448.131.259
2012	289.757.563	401.746.761
2013	277.248.150	371.912.211
2014	231.909.736	417.390.463
2015	233.176.907	367.230.380
2016	195.472.170	305.763.869
2017	193.162.488	329.805.990

Fuente: DIAN - Sistema Estadístico de Comercio Exterior (SIEC)

EXPORTACIONES SECTOR CONSTRUCCIÓN HACIA PERÚ (1998-2017)																					
Valor FOB (US\$)																					
Capítulo	Descripción	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
39	Materias plásticas y manufacturas de estas r	47.121.157	44.538.209	42.358.248	33.462.019	39.681.029	60.742.110	98.234.435	112.180.295	136.245.901	145.697.353	0	103.456.936	155.898.298	150.266.531	160.446.746	162.147.176	127.879.966	145.530.990	118.662.530	113.032.336
40	Caucho y manufacturas de caucho	2.590.128	3.169.781	2.770.157	2.123.874	1.308.625	1.515.869	1.672.197	1.917.706	3.487.413	4.279.969	0	5.628.860	7.095.866	10.493.832	13.236.201	12.255.896	12.169.608	9.437.025	7.473.709	10.207.217
48	Papel y cartón, manufacturas de pasta de cel	14.385.445	14.118.986	16.372.007	20.046.028	21.330.635	32.682.807	34.605.066	47.297.926	49.168.285	60.815.930	0	67.501.857	86.025.115	104.846.549	72.330.293	58.190.761	43.665.817	41.436.696	36.024.989	36.429.236
68	Manufacturas de piedra, yeso, cemento, am	1.085.169	1.294.860	1.624.687	1.191.656	958.820	1.089.071	1.856.397	2.018.555	1.628.130	1.604.102	0	1.499.420	2.237.547	2.484.785	2.617.915	2.644.142	3.873.084	2.677.375	2.863.054	2.738.560
69	Productos cerámicas	431.539	329.540	139.751	225.207	324.294	390.396	705.149	1.047.298	811.598	1.459.879	0	2.821.513	4.067.012	3.938.466	3.759.799	4.037.983	3.677.007	5.546.453	5.920.074	6.866.148
70	Vidrio y manufacturas de vidrio	4.615.236	4.954.353	5.327.716	6.216.097	9.699.694	10.554.751	10.865.489	13.742.821	24.555.938	18.260.255	0	11.431.741	14.789.274	13.018.708	15.845.040	14.138.531	14.864.076	10.370.569	11.309.393	10.147.065
72	Fundición, hierro y acero	4.616.101	2.968.219	2.991.838	1.468.394	3.170.501	4.387.619	12.298.038	14.595.593	15.663.942	13.525.128	0	11.403.962	12.669.878	5.667.313	4.374.042	2.713.172	1.743.950	1.560.846	1.385.814	1.047.466
73	Manufacturas de fundición, de hierro o de a	1.125.200	1.708.821	4.155.291	5.236.246	7.318.341	4.961.450	11.495.832	12.789.496	14.293.630	16.385.806	0	14.209.389	25.059.465	17.997.087	12.624.006	15.125.380	16.145.643	12.295.955	8.979.121	8.671.998
74	Cobre y manufacturas de cobre	219.962	59.109	69.355	537.781	2.105.834	1.750.664	4.027.540	6.768.223	14.720.147	13.204.262	0	168.528	174.158	61.996	99.706	166.492	3.632.421	20.456	206.096	1.423.127
75	Niquel y manufacturas de niquel	207	0	5	0	0	86	245	9.980	11.500	0	0	2.749	0	0	0	0	0	0	650	642
76	Aluminio y manufacturas de aluminio	5.650.562	4.895.000	5.976.993	4.767.869	5.900.374	5.432.485	7.765.132	7.504.408	9.699.691	0	0	7.074.554	9.610.968	6.662.408	4.392.162	5.708.581	4.147.478	3.262.073	2.640.381	2.656.883
78	Plomo y manufacturas del plomo	0	0	250	0	0	0	2.365	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	989.316	0	0
79	Zinc y manufacturas de zinc	0	13.618	0	0	0	0	2.056	0	5.893	2.672	0	1.721	137	6.238	3.446	56.677	89.693	11.437	6.359	146.767
80	Estatío y manufacturas de estatío	0	0	0	0	0	0	352	0	677	0	0	0	1.413	17.440	37.570	36.150	21.083	39.115	0	0
81	Los demás metales comunes; "cermets"; ma	0	0	500	0	0	0	3.830	6.516	0	0	0	0	0	393	0	0	0	603	0	1.173
<b>TOTAL</b>		<b>81.840.796</b>	<b>78.050.496</b>	<b>81.786.888</b>	<b>75.275.171</b>	<b>91.798.147</b>	<b>123.507.308</b>	<b>183.543.771</b>	<b>219.879.173</b>	<b>270.292.552</b>	<b>275.535.356</b>	<b>0</b>	<b>225.201.236</b>	<b>327.629.131</b>	<b>315.481.746</b>	<b>289.757.563</b>	<b>277.248.150</b>	<b>231.909.764</b>	<b>233.176.907</b>	<b>195.472.170</b>	<b>193.162.488</b>

IMPORTACIONES SECTOR CONSTRUCCIÓN DESDE PERÚ (1998-2017)																					
Valor FOB (US\$)																					
Capítulo	Descripción	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
39	Materias plásticas y manufacturas de estas r	1.628.298	2.014.327	3.233.407	3.943.657	6.174.278	8.793.830	15.945.640	24.180.177	28.984.461	46.781.905	0	60.998.942	69.083.650	100.669.045	111.841.545	114.060.559	108.040.707	89.138.795	66.204.152	62.727.146
40	Caucho y manufacturas de caucho	3.209.999	2.982.679	5.846.699	8.773.177	7.833.179	8.230.273	8.340.850	11.153.299	11.987.489	12.868.578	0	14.770.951	22.690.827	26.131.620	18.863.708	31.146.378	27.922.944	18.011.254	12.610.360	12.610.360
48	Papel y cartón, manufacturas de pasta de cel	580.676	1.549.131	1.565.665	9.872.697	8.847.851	5.657.354	6.619.039	9.721.826	9.923.759	12.007.017	0	12.751.939	13.488.365	15.085.998	11.535.716	9.756.216	6.420.425	5.185.794	4.803.925	6.658.569
68	Manufacturas de piedra, yeso, cemento, am	518.520	483.693	443.200	595.361	640.388	562.813	802.028	711.556	981.821	1.177.159	0	1.122.122	1.331.995	4.555.675	6.194.772	5.595.923	1.250.115	1.205.150	1.082.161	1.335.060
69	Productos cerámicas	26.850	5.500	1.523	66.404	761.555	1.618.867	1.544.574	2.241.984	3.931.276	5.909.891	0	9.011.472	15.854.835	17.276.670	13.969.790	10.173.619	17.471.246	13.771.701	13.057.204	13.289.969
70	Vidrio y manufacturas de vidrio	1.731.134	334.667	794.149	554.644	1.067.219	597.927	895.407	980.667	1.802.865	3.082.472	0	6.709.809	7.536.957	10.884.749	8.087.127	10.267.811	10.845.312	10.600.687	11.351.059	11.351.059
72	Fundición, hierro y acero	188.041	10.673	99	88.617	37.073	99.887	71.383	472.455	66.047	565.150	0	1.243.235	3.239.389	6.899.295	5.025.943	2.347.810	4.789.468	12.670.820	16.946.583	6.304.421
73	Manufacturas de fundición, de hierro o de a	497.055	165.651	357.219	164.221	276.398	619.996	1.039.450	1.394.497	1.743.939	2.827.575	0	6.357.486	5.944.735	8.896.249	7.816.401	10.010.958	9.520.567	8.184.931	5.398.717	4.703.262
74	Cobre y manufacturas de cobre	14.525.841	20.435.252	34.461.353	30.159.681	34.943.419	34.765.116	68.278.791	111.915.218	145.106.740	182.326.693	0	122.934.869	194.565.993	192.070.236	162.312.342	129.719.048	168.998.687	146.203.052	120.163.054	152.936.088
75	Niquel y manufacturas de niquel	0	0	1.400	480	0	1.530	40	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.609	2.433	0	0
76	Aluminio y manufacturas de aluminio	2.906	3.630	3.630	30.075	62.220	189.454	185.119	916.263	249.099	982.265	0	938.296	814.815	934.922	1.467.557	1.649.221	1.376.649	1.345.350	1.087.385	1.458.612
78	Plomo y manufacturas del plomo	5.251.293	3.159.996	3.770.057	4.382.863	4.619.037	5.476.921	8.455.340	6.067.811	14.832.839	15.754.472	0	5.403.134	4.529.982	4.898.074	1.120.169	555.645	1.079.741	896.092	3.179.596	4.775.103
79	Zinc y manufacturas de zinc	21.496.469	14.777.003	19.374.652	15.628.131	13.517.511	18.232.029	25.179.372	31.381.082	74.467.228	90.192.257	0	30.802.257	47.558.233	54.228.807	50.880.192	43.711.237	51.316.839	47.879.908	41.811.068	49.023.197
80	Estatío y manufacturas de estatío	616.441	306.711	453.055	724.114	656.743	1.623.504	2.031.817	1.160.920	1.375.047	2.307.993	0	1.822.892	3.525.801	6.229.519	2.636.328	2.205.183	5.131.229	2.484.918	2.415.315	2.633.144
81	Los demás metales comunes; "cermets"; ma	128.938	91.749	46.368	71.767	76.601	143.777	172.265	174.496	115.019	221.682	0	25.200	6.152	0	5.170	3.028	0	45	2.768	0
<b>TOTAL</b>		<b>50.312.320</b>	<b>46.319.552</b>	<b>70.352.419</b>	<b>71.055.889</b>	<b>79.511.472</b>	<b>86.613.278</b>	<b>139.561.109</b>	<b>202.472.251</b>	<b>295.567.630</b>	<b>377.000.109</b>	<b>0</b>	<b>272.192.604</b>	<b>390.181.829</b>	<b>448.131.259</b>	<b>401.746.761</b>	<b>371.912.211</b>	<b>417.390.463</b>	<b>367.230.380</b>	<b>305.763.869</b>	<b>329.805.990</b>

Fuente: DIAN - Sistema Estadístico de Comercio Exterior (SIEC)



<b>Datos Gráfico N° 34</b>		
<b>Balanza comercial sector construcción Colombia - AP (2012 - 2017)</b>		
	<b>Exportaciones</b>	<b>Importaciones</b>
2012	546.294.987	1.557.505.290
2013	540.781.227	1.740.155.078
2014	488.528.472	1.553.449.609
2015	497.213.541	1.205.022.967
2016	494.337.891	970.125.904
2017	482.768.222	1.037.605.383
Elaboración propia		
Fuente: DIAN - Sistema Estadístico de Comercio Exterior (SIEX)		

## **Anexo 2 – Entrevistas recientes**

### **Primera Entrevista**

**Entrevista realizada a Alejandro Vélez, Vicepresidente Técnico de la Sociedad de Agricultores de Colombia (SAC). Fecha: 4 de Julio de 2018.**

#### ***1. ¿Cuál fue la posición de la SAC frente al acuerdo Alianza del Pacífico?***

La posición de la SAC frente a este acuerdo, primero fue que era una negociación lesiva para los intereses del sector en la medida que con todos los miembros de la AP ya el país había realizado negociaciones comerciales. Cuando la AP inicia sus negociaciones, ya, salvo algunos productos de la nómina de productos agrícolas, todo estaba liberado, luego negociación comercial no era, era más una negociación de carácter político.

*¿Por qué era negativa para el sector agropecuario?* Pues por una sencilla razón; en las negociaciones que hizo Colombia tanto con Chile como con Perú a través de la Comunidad Andina (CAN) y con México en el marco del G3, que después se convirtió en el G2 con la salida de Venezuela, Colombia había hecho la salvaguardia sobre una serie de productos en los cuales tenía unas políticas públicas muy claras en cuanto a su tratamiento arancelario, específicamente los



productos bajo el Sistema Andino de Franjas de Precios. Y en esos productos y en esas negociaciones Colombia había logrado unos acuerdos bastante buenos.

Me explico; Colombia había obtenido a través de las negociaciones, por ejemplo, la liberalización de los aceites de palma con México, y a cambio de eso no había hecho ninguna concesión en el Sistema Andino de Franjas de Precios, luego eso nos ponía en una posición buena, mucho más favorable, nosotros no teníamos amenaza por cuenta de oleaginosas o aceites de grasas vegetales elaborados a partir de soyas provenientes de Estados Unidos, etc., pero si teníamos espacio de acceso a ese mercado.

Igual sucedía con Chile, con la amenaza de que Chile ya había estado involucrado con el MERCOSUR. Como se sabe, Chile no es un gran productor de una serie de productos agrícolas. Chile es un grandísimo exportador de frutales y de una serie de productos muy focalizados, pero en productos, llamémoslos, transables o commodities, Chile no es un país fuerte, entonces, lo que nosotros salvaguardamos en la negociación de Chile fue la aplicación del Sistema Andino de Franjas de Precios, el desmonte de los aranceles a nivel de protección para la estabilización de los precios, lo cual nos garantizaba que no iba a haber desviaciones artificiales de los flujos de comercio, como comprar insumos en Argentina o en Brasil, transformarlos y enviarlos a Colombia (*Desviación del Comercio*). Entonces, por eso nosotros éramos reactivos, porque decíamos aquí lo único que queda por negociar es lo que salvaguardo Colombia.

Con Perú nunca hubo problema, en qué sentido; en que con Perú vía Comunidad Andina (CAN) estábamos completamente liberados, son mercados más complementarios y digamos ya estábamos adecuados a un régimen comercial y Perú, en ese tipo de producto, es mucho menos amenaza que lo que puede ser un Chile o un México, como después se corroboró. Si se mira, Colombia hace 4 años vivió un paro muy grande, donde lo que corroboramos con gran tristeza era que la leche que estaba llegando a Colombia, y los derivados lácteos, venían de Chile y Chile no es un proveedor de esos productos, simplemente era un importador de la Argentina, pero que bueno mandarle a otro país con preferencia.



Entonces, por esa razón nosotros fuimos muy reactivos en la negociación. Y no es que no quisiéramos la negociación; el trasfondo de todo era decirle al gobierno, usted en este ámbito no tiene nada más que ceder porque tampoco va a ganar nada a cambio. Nosotros teníamos abiertos esos mercados, los ganamos en las negociaciones previas, entonces no teníamos por qué convertir un buen resultado en negociaciones en una concesión unilateral a los señores Chile o a los señores de México sin ninguna justificación económica.

***Es decir, ¿en esa negociación no hubo una concertación entre ustedes y el gobierno?*** Mire que si la hubo, la hubo a punto tal de que tuvimos una reunión con dos viceministros. Ellos dijeron, miren no se preocupen que el Sistema de Franjas de Precios no se va a tocar, no se va a vulnerar, así tal cual. Y después el gobierno en las negociaciones, lo entregó de manera unilateral, rompiendo esa concertación. Por eso la reacción del presidente de la SAC en ese momento fue tan fuerte frente al gobierno. (Cuando a usted el compromiso se lo asumen dos viceministros de Estado, usted cree que se le está hablando con la suficiente seriedad pues como para usted respetar eso). Con eso nosotros teníamos tranquilidad en la negociación en que lo ganado en los otros acuerdos no se iba a entregar a cambio de nada, porque el tema no es que los gobiernos no hagan concesiones ni nada, el tema es que las concesiones deben buscar un beneficio para las partes y aquí los únicos beneficiados eran estos países. Le reitero, con Perú no había lío, y ese fue el contexto de la posición de la institución en ese momento cuando las negociaciones.

En resumen, en un principio la posición de la SAC fue negativa, diciéndoles, señores es que aquí lo único que queda es esto porque lo demás ya está liberado y esto no se puede entregar porque nosotros tenemos una ventaja, una ventaja ganada en las negociaciones previas, y es una ventaja que nos da posibilidades pero no nos vulnera. Después hubo el compromiso con los dos viceministros, y nosotros asumiendo ese compromiso con el Estado pues le dimos digamos curso a la negociación, en qué sentido, no es porque no le puedan dar curso, los gobiernos son autónomos en negociar acuerdos, sino en el sentido de bueno ir con la negociación mirando a ver qué pasaba. Después el gobierno nos incumple lo que



había concertado con nosotros y ahí es cuando viene una reacción muy fuerte de parte de la SAC en contra de la suscripción de ese acuerdo.

**2. ¿Qué expectativas tenía este sector durante la negociación del acuerdo? y ¿Cuáles tiene ahora?**

La expectativa nuestra era que no se hicieran concesiones más allá de lo que ya se había pactado en los acuerdos con cada uno de esos países, lo que debía ser liberado ya estaba liberado y no había porque hacer concesiones adicionales.

La expectativa ahora, realmente digamos que esos mercados como tal no son muy dinámicos, la expectativa nuestra no es como han querido difundir en los medios que es que por ahí vamos a llegar al Pacífico y al TPP, no, eso es falso, porque no nos reciben a Colombia las reglas de origen, ¿cierto?, nosotros no tenemos normas de origen con los países del Transpacífico, lo más que podríamos aspirar es a proveerles algunos insumos a Chile, a México o a Perú, para que ellos fueran los exportadores y los miembros comerciales del TPP porque ellos si son miembros del TPP, nosotros no, ese cuento del valor agregado, la cadenas de valor, en este caso no aplicaría, ¿por qué? porque simplemente nosotros no tenemos origen, pero por otro lado, tampoco aplicaría.

¿Por qué? Porque en el Pacífico hay países ampliamente competitivos, entonces usted movilizar productos desde aquí para transformar en Chile, después subir a Japón o Corea, competitivamente digamos que tiene una barrera lógica y es movilidad, logística, transportes, infraestructura, etc., donde ellos, los países del TPP son muy desarrollados y donde nosotros no alcanzaríamos esos niveles de competitividad, salvo en aquellos casos donde tengamos producciones locales muy fuertes para transformar y mandar, como hoy de hecho hacen Chile, Perú y México, nosotros no tenemos la posibilidad porque nos dan tratamiento de terceros, por la vía de los Socios de la AP nosotros no entraríamos libres de arancel al Japón porque el origen no nos da, entonces digamos que ahí hay un tema donde es mucho lo que se ha hablado pero es poca la perspectiva que nosotros tenemos en esos países realmente.



Ahora, cuando usted habla de sectores se da cuenta que aún es más difícil ¿Por qué? Porque es que usted en el Pacífico también tiene grandes productores de todo, no más mire a Australia, mire a Nueva Zelanda, ellos no son ningunos aficionados en agricultura y agroindustria. Por otro lado mire a China, que si bien tiene una gran demanda, usted necesita tener un posicionamiento claro, una ventaja clara para poder llegar a los mercados a tomar una porción del mercado, pequeña o grande, cualquiera que ella sea, para poderse posicionar porque obviamente usted sabe que China es tal vez el mayor productor de productos agrícolas, de alimentos del mundo, lo que pasa es que no le alcanza para sostener su población, entonces siempre será un país demandante.

Por otro lado, fuera de eso están los proveedores como Tailandia y demás, que están allá, y contra los cuales competir es bien difícil. Entonces salvo que no sean productos muy específicos donde usted haga un desarrollo de mercado muy grande, las perspectivas de que la AP es la plataforma, para nosotros, por lo menos en el sector, son muy cuestionables.

### **3. ¿Cuál es la percepción actual del sector sobre la AP?**

Que ha sido un acuerdo más de vitrina política que de efectividad comercial.

**¿Por qué?** Porque cuando usted mira las cifras del comercio de los países de la AP, los flujos de comercio ya estaban establecidos, es que eso venía desde 1994, es que se les olvida. Como los flujos ya estaban establecidos, como AP no generó mayor cosa. Ha generado unos flujos de comercio en el sector agropecuario hacia Colombia más que todo, pero de resto nada, nada.

Mire por ejemplo lo que paso con la AP con los aceites y grasas comerciales. Nosotros habíamos logrado a raíz de nuestro acceso en palma dar a México 15.000 toneladas en aceite de soja, con la AP eso se abrió, ya no son 15.000 toneladas. Entonces digamos que ahí se abren unas ventanas comerciales para otros, entonces nosotros lo vemos. Si usted mira como logros de la AP, lo único que ha buscado la AP es tratar de perforar lo poco que hay, porque busca unos acuerdos comerciales donde uno realmente tiene dudas. ¿Qué gana Chile con la AP en el



TPP? realmente nada, Chile tiene abierto el TPP, fue parte del TPP desde el principio. Lo mismo México, lo mismo Perú, ellos ya son parte de él, nosotros no.

**¿Puede ser que la AP le dé un poder a estos países para negociar como bloque?** ¿Y qué le queda? Lo que le digo, que fuerza pueden tener si ya 3 de los 4 son miembros en el TPP, que van a pelear como adicional, entonces cual es la fuerza. Con el MERCOSUR, Colombia y Perú ya tienen acuerdo con el MERCOSUR. Incluso México a través de ALADI tiene unos niveles preferenciales, no es un acuerdo de libre comercio pero. Chile es parte del MERCOSUR. Entonces ¿qué pueden hacer como bloque? ¿Qué falta por negociar? Europa, todos tenemos acuerdo con Europa. EE.UU. y Canadá, también. ¿Qué es la fuerza como bloque? De qué habla eso, de pronto para negociar con Zimbabwe, de pronto para negociar con Mozambique.

¿Pero cuáles son los beneficios o ventajas reales de esos mercados? Porque aquí también se ha partido de otra mentira, o de una verdad a medias; y es que los mercados ampliados generan oportunidades per se, eso no es cierto, usted tiene miles de competidores y países competidores tiene 100, 200, que se pelean por los mismos mercados, entonces, la fortaleza para negociar, negociar por negociar acuerdos eso qué sentido tiene?. Yo negocio acuerdos para que a mi país le vaya mejor, no solo para tener acuerdos. Eso de decir que estoy libre... EE.UU. dice que está libre con el mundo, pero vaya y mire las restricciones de acceso que usted puede tener en determinado momento, entonces esos son temas de la jerga del comercio exterior que son muy fáciles de tergiversar.

Entonces, como Alianza para hacer acuerdos pues... si eso fuera cierto ya nosotros seríamos parte del TPP y no lo somos. Al TPP le importa un carajo si se llama Alianza, o se llama Colombia, México, Perú y Chile. Pues tanto así, para que usted vea como es la realidad de cruel y de dura que en la negociación de AP con Canadá, con quien ya todos tenemos acuerdo, no entendemos porque está ahí, con Singapur, con Australia y con Nueva Zelanda, estamos negociando listas de acceso individuales, ¿cuál bloque, bloque de qué? Colombia negocia sus listas con cada país aspirante a Estado asociado, entonces ¿cuál bloque?. Cada uno negocia



sus listas. ¿Por qué? Porque nosotros no podemos entregar por cuenta de Chile, México o Perú, productos donde le van a hacer un daño a la agricultura muy grande, entonces por eso nos hemos opuesto de patas y manos a eso. *Sin embargo, ahí se logró algo, y es la negociación de listas individuales.* Ahora el problema es ¿en una AP abierta que tanto nos pueden triangular?

**4. ¿En su sector se mantiene la misma percepción de la AP que durante la negociación? Si es negativa o positiva esa percepción ¿A qué se atribuye; deficiencia portuaria, tecnología?**

No, no por ahí es por donde siempre se enfoca el tema. Entonces voy a dar la respuesta con la siguiente perspectiva.

A mí que me muestren de que ha servido la AP para mejorar la logística y las deficiencias de infraestructura física de los diferentes países, en particular Colombia. Que me muestren de qué ha servido, donde hay un negocio que diga es que hay que poner a tono el puerto de Buenaventura porque a Valparaíso no pueden salir sino desde aquí, llegar al Perú, hacer esta transformación y salir por Colombia, y eso hay que hacerlo. Que me muestren uno solo como evidencia. No, eso no existe, entonces esos unos temas que mientras no haya evidencia empírica son merita teoría, como dirían los mexicanos.

*Por el otro lado, visión negativa o positiva.* Para el sector la AP, como le digo, ha traído más sin sabores que alegrías. Por eso los términos de intercambio con la AP no son como para decir huy fue que ganamos un montonón, no, lo único que hemos hecho es perder, porque los que teníamos la ventaja de negociación éramos nosotros. Un ejemplo claro, el que ya le di de Chile y el sector lechero.

**¿y el gobierno no ha hecho nada para frenar eso?** No. Mire cuando tuvimos los famosos paros, hace unos cuatro años. Quienes propiciaron esos paros, porque instituciones como la nuestra no propicia paros, normalmente no lo hace. ¿Qué paso? El gobierno de Colombia les dijo a los productores que protestaron, listo vamos a poner unas salvaguardias, y le pusieron la salvaguardia a la leche y a los productos derivados lácteos a la Comunidad Andina (CAN), nunca tocaron a Chile



que era de donde provenían las importaciones. Con este ejemplo usted se podrá hacer una idea de cuál ha sido la orientación para corregir o prevenir desequilibrios por parte del gobierno de Colombia, entonces es muy difícil maniobrar así.

***¿Pero eso por qué puede ser que el gobierno no tocara eso? ¿Por los acuerdos que ya hizo con los países de la AP o por qué no le conviene?*** No lo sé. Seguramente a nivel político no le conviene. Pero no, no comprendo la razón, porque uno lo que entiende es que el gobierno está para defender a sus nacionales, eso es lo que yo entiendo, pero no conozco las razones.

***5. Según algunos autores, durante la negociación de la AP, el gobierno benefició a unos sectores y perjudicó a otros ¿Qué opina acerca de esto?***

No perjudico a ningún sector distinto del agrícola. ¿Por qué? Porque tiene que partir de la base. Cuando la AP se inicia, la negociación, ya todo estaba negociado salvo sector agrícola. Porque es legítimo que en una negociación donde partimos de cero unos ganen y otros pierdan, nosotros eso siempre lo hemos sabido y los sectores tienen conciencia de eso; el tema es cuando usted inicia una negociación y solo hay un sector que puede ser perjudicado, como en este caso, ¿Por qué? Porque los otros sectores ya tenían 15 años de desgravación, de ajuste, de lo que fuera. Ese es el tema, por eso uno no se puede confundir, porque es que esa es una de esas preguntas que se genera para haber quien... no, no es que aquí no había quien se perjudicara. Los que se afectaron de alguna medida ya se habían visto afectados, le voy a dar un ejemplo:

El sector automotriz con México, es que cuando llega la AP, ya el sector automotriz con México prácticamente estaba liberado, estaba al borde de la eliminación arancelaria, porque ellos, el sector automotor, en las negociaciones habló con el gobierno, de una figura que se usa en el fútbol “*la muerte súbita*”, y en comercio exterior se refiere a que usted me mantiene los aranceles y en el último año me libera todo; eso después tuvo una prorroga negociada por la vía del G2 y del G3 para que les dieran un placito más, pero eso ya estaba finiquitado. Es decir, el sector automotriz se vio afectado fue con la negociación del G3, no con la AP. El único que se podía afectar era el único que tenía algo al encarar la negociación de



la AP y ese era el sector agropecuario. Como decir que unos se afectaban y otros no. El único que se podía afectar era el agropecuario.

**Como pasó en el TLC con Estados Unidos.** El tema del TLC es que Colombia volvió a jugar a lo mismo. Colombia, primero olvidó el Ley Motive de que nosotros tuviéramos acceso a muchos productos a EE.UU., que era la lucha contra las drogas, era por eso que nos daban APDEC Pero cuando usted lo mire bien en bienes agrícolas, los únicos bienes agrícolas que se beneficiaban realmente de la APDEC, como tal, eran las flores colombianas, porque ni el café ni el banano, eso lo han tratado de decir y es una mentira. Estados Unidos consolidó el café y el banano a 0% de arancel en la OMC. Aún sin TLC., salvo que violara la OMC, no podría subir el arancel a esos dos productos.

Lo único que teníamos para negociar con Estados Unidos eran los cafés tostados y molidos, pero el 98% del café que le vendemos es pergamino. Entonces digamos que ahí hay mucha tela de donde cortar luego el tema no es el TLC, el TLC es otro cuento, otro cuento de Colombia unilateralmente y del resto de algunos que es la industria... no, si es que le país industrializado se llama Estados Unidos no Colombia, de donde sacamos nosotros que somos industrializados, pues a mí no se me ocurre, tenemos una industria ligerísima, que compite en algunos mercados ni más faltaba; nosotros vendemos unas flores, pero el arancel que pagarían las flores colombianas al año era en ese momento en el orden de 35 millones de dólares luego era mejor darle esa plata a los productores locales para que pudieran exportar a un precio más bajo, era mejor dárselas como alivio interno y acabado el problema y no entregarle todo. Entonces, ese es el tema, ese es el cuestionamiento. Concesiones de carácter unilateral sin que representen beneficio para el país.

**¿Ese es el resumen de lo que sido la AP para la SAC?** Ha sido un acuerdo... mire si usted mira la AP desde otras perspectivas, eso que anuncian que la cooperación y esto y lo otro, usted mire los resultados efectivos. Los resultados al final son la mejora de la balanza. ¿Cuántas son las empresas que se han generado a partir de ahí?, ¿cuántos son los desarrollos económicos? Realmente no los hay...



¿Ha crecido el PIB para Colombia en un 1%? no, no ha crecido. ¿Qué se ha vendido como una plataforma política? Sí, yo no le quito eso, pero eso de pronto puede ser para evaluación del gobierno... ***Si porque cada vez aparecen más Estados que se quieren asociar...*** Sí, pero ese es un tema muy sencillo, los Estados que se quieren asociar, es porque quieren entrar por un embudo.

Por ejemplo, en alguna época se habló mucho del Uruguay, claro es que el Uruguay lo que quiere es venir a vender arroz aquí, ¿Por qué? Porque es que el Uruguay es un país así de grande, con 5 millones de habitantes, pero genera 3 millones 200 toneladas de excedente de arroz, entonces las quiere colocar en un país con demanda, luego cada uno tiene sus intereses, pues claro interesantísimo, no puedo meterme en una negociación por la vía del MERCOSUR porque estos señores no me abrieron el arroz, a claro, pues intento colarme por la vía de la AP. Países buscando el bienestar de sus conciudadanos.

## **Segunda Entrevista**

**Entrevista realizada a *María Juliana Rico*, directora de la Cámara de la Industria Automotriz de la Asociación Nacional de Empresarios de Colombia (ANDI). Fecha: 6 de agosto de 2018**

**1. *¿Cuál fue la posición del sector automotriz frente a la negociación de la Alianza del Pacífico? A favor, en contra ¿Por qué?***

*A favor, Colombia ya contaba con Acuerdos Bilaterales y libre comercio con cada uno de los países de la Alianza, el Acuerdo contribuyo además a consolidar las exportaciones de Colombia a México, Perú y Chile, porque el acuerdo definió un requisito de origen que permite a Colombia ser más competitiva en los mercados externos, particularmente reconoce su condición de ensamble y no de fabricación.*

**2. *¿Qué expectativas tenía el sector automotriz durante la negociación del acuerdo? ¿Había distintas percepciones de los empresarios del sector o una sola? ¿Por qué?***



Las expectativas del sector eran mejorar las condiciones en Alianza Pacífico, respecto de los acuerdos bilaterales vigentes, para lograr diversificar sus exportaciones.

**3. *¿Cuál es la percepción actual de su sector sobre la AP? ¿Ha cambiado? ¿Es una sola o hay varias? ¿Por qué?***

La percepción actual del sector frente a Alianza Pacífico es de atención a la evolución de las nuevas adhesiones), bajo un formato muy similar el del TPP y sin atender el requisito del Acuerdo en su artículo 11, que establece que para adherirse a AP, se requiere contar con acuerdos bilaterales con todos los países de la Alianza (Colombia no cuenta con Acuerdos con Australia, Nueva Zelanda, Singapur y la negociación va en la quinta ronda de reuniones. Con el agravante que no se trata de una adhesión sino de una negociación.

**- *¿La AP ha sido favorable para el sector automotriz colombiano?*** El sector de vehículos actualmente logra exportar el 80% de sus exportaciones a México, gracias al Acuerdo AP, en total cerca de 500 millones de dólares. Como se comentó antes, gracias a la flexibilización del requisito de origen y a la estrategia exportadora de Renault Colombia (Sofasa).

**4. *Según algunos autores, en la negociación de la AP el gobierno colombiano benefició a unos sectores y perjudicó a otros. ¿Qué opina Ud. sobre esto? Y ¿cuáles fueron los sectores beneficiados o perjudicados?***

No tengo opinión sobre otros sectores.

**5. *¿Cómo ha sido el desempeño del sector automotriz en las cadenas regionales de valor (en el marco de la Alianza del Pacífico)?***

Renault ensambla vehículos en Colombia con partes colombianas y la caja de cambios originaria de Chile con destino a México.



## **Anexo 3 – Respuestas recientes a Cuestionario**

### **Cuestionario FEDEARROZ.**

**Preguntas realizadas a Jean Paul Van Brackel, Director Investigaciones Económicas de la Federación Nacional de Arroceros (FEDEARROZ). Fecha: 14 de junio de 2019.**

***Durante las negociaciones del acuerdo Alianza del Pacífico, el doctor Rafael Hernández, Gerente General de FEDEARROZ, en algunas declaraciones en (prensa, foros) manifestó que ese gremio tenía una posición desfavorable frente a este acuerdo, por los efectos negativos que podría traer sobre el agro colombiano y especialmente en el sector arrocero del país.***

***¿Cuál es la percepción o posición actual del gremio sobre el acuerdo Alianza del Pacífico y cuáles son los efectos que ha traído sobre el sector arrocero?***

El arroz es uno de los productos con mayor riesgo de ser afectado por el aumento significativo de la participación en el total de toneladas importadas de otros países, en el caso de la Alianza del Pacífico, las provenientes principalmente de Perú. Esto puede tener un impacto negativo en la economía, puesto que se puede sacrificar el empleo nacional y el crecimiento económico del país. Por otra parte, los procesos de desgravación arancelaria como el que contempla la Alianza del Pacífico, implica un riesgo en la medida que promueven la caída de los precios en el mercado nacional, en este caso del arroz. Por las razones anteriores, FEDEARROZ considera que este acuerdo es negativo para el sector arrocero colombiano.

Al respecto, es de destacar que desde 2016, Colombia es autosuficiente en la producción de arroz. Sin embargo, una reiterada tendencia decreciente de los precios representa una menor rentabilidad para los productores nacionales en comparación con los de otros países como Estados Unidos. Pasando paulatinamente de la autosuficiencia en la producción de arroz, a una dependencia de las importaciones de este grano, tal como le sucede a México.

Como explicación adicional, se observa que el país tiene problemas internos en materia de infraestructura logística por lo que se debe mejorar la infraestructura de



carreteras secundarias y terciarias, infraestructura para riego, la intensidad de tecnología y la mano de obra calificada. La falta de ampliación de la infraestructura de riego ha traído como consecuencia el encarecimiento de las tierras adecuadas. Todo ello incrementa los costos de la producción y hace poco interesante la producción nacional ante la competencia internacional. Por lo tanto, Colombia debe fortalecer la tecnología en el aparato productivo para mejorar su posición competitiva con sus socios comerciales.

Es por esto que desde el año 2012, la Federación Nacional de Arroceros (FEDEARROZ) ha impulsado entre los arroceros el programa de Adopción Masiva de Tecnología –AMTEC- cuyo principal objetivo es disminuir los costos de producción en mínimo un 20% e incrementar la productividad a los mayores niveles alcanzados en las zonas productoras de arroz. Adicionalmente, la Federación ha puesto a servicio de los agricultores plantas de secamiento, almacenamiento, y trilla con el objetivo central de mejorar la capacidad de negociación de la cosecha para el agricultor.

### **Cuestionario FEDEPALMA.**

**Preguntas realizadas a Jaime González Triana, Director de Gestión Comercial de Estratégica de la Federación Nacional de Cultivadores de Palma de Aceite (FEDEPALAMA). Fecha: 27 de junio de 2019.**

***Durante las negociaciones del acuerdo Alianza del Pacífico, el doctor Jens Mesa Dishington, Presidente Ejecutivo de FEDEPALMA, en algunas declaraciones en (prensa, foros) manifestó que éste gremio tenía una posición desfavorable frente a este acuerdo, por los efectos negativos que podría traer sobre el agro colombiano y especialmente en el sector palmero del país.***

***¿Cuál es la percepción o posición actual de éste gremio sobre el acuerdo Alianza del Pacífico y cuáles son los efectos que ha traído sobre el sector***



### ***palmero?***

Para el sector palmero ha sido importante establecer gradualidad en los compromisos de desgravación arancelaria de los aceites y grasas en los diferentes acuerdos de libre comercio, así como la defensa del Sistema Andino de Franjas de Precios (SAFP), como un mecanismo de estabilización que requiere el sector palmero para atenuar la alta volatilidad que caracteriza los precios de los aceites y grasas en el mercado internacional.

En el foro de integración de la Alianza Pacífico las partes acordaron el libre acceso para todos los productos entre los países, incluyendo en el caso de los aceites y grasas la eliminación del SAFP y por ello es que FEDEPALMA en su momento manifestó una gran preocupación con esta negociación.

En atención a lo anterior, se dio la posibilidad de que el gremio, de la mano del gobierno, plantearan la negociación de REOS que aseguraran que el libre comercio en la Alianza se diera únicamente para los aceites y grasas producidos en los países miembros, lo que al final conllevó a que en la medida en que México, Perú y Chile no son países productores importantes de aceites y grasas, la eliminación del SAFP, no tuviera la sensibilidad que en principio registró gremio.

Es decir, que con los REOS negociados en la Alianza se logró contener la sensibilidad que tenía el sector palmero y se ratificó para los aceites de palma colombianos el libre acceso a Perú, Chile y México, que ya tenemos por la vía de la CAN en el caso del primero y de manera bilateral en el caso de los otros dos países.

Con ello, resumo q el balance de la Alianza Pacífico para el sector ha sido positiva en la medida en que no vulnera las condiciones de acceso al mercado nacional y garantiza el libre acceso de nuestros productos a los demás países miembros.



## **Cuestionario SAC**

**Preguntas realizadas a Stefanny Martínez H., Asesora Económica de la Sociedad de Agricultores de Colombia (SAC). Fecha: 3 de julio de 2019.**

*En una entrevista que tuve con el doctor Alejandro Vélez, vicepresidente técnico de la SAC en ese momento, me manifestó que la SAC tuvo posición negativa durante las negociaciones del acuerdo Alianza del Pacífico.*

***¿Cuál es la percepción o posición actual del gremio sobre el acuerdo Alianza del Pacífico y cuáles son los efectos que ha traído sobre el sector?***

La SAC mantiene su posición negativa frente a las negociaciones del Acuerdo Alianza del Pacífico. Básicamente, los motivos son que el gobierno no ha cambiado su posición frente al Acuerdo Marco y, por ende, nosotros mantenemos también nuestra postura.

Como información adicional, en este momento se están negociando los términos con los países candidatos a Estados Asociados y la SAC ha hecho énfasis en no incluir productos como la leche y sus derivados y el azúcar en la lista de productos a negociar, pues son subsectores muy sensibles dentro estas negociaciones.

## **Cuestionario Cementos Argos**

**Preguntas realizadas a Tomas Restrepo, Vicepresidente de la Regional Colombia de Cementos Argos. Fecha: 4 de julio de 2019**

*Durante las negociaciones del acuerdo Alianza del Pacífico, el doctor Jorge Mario Velásquez, presidente de Cementos Argos en ese momento, en algunas declaraciones en (presa, foros) manifestó que esta empresa tenía una posición positiva frente a este acuerdo.*



***¿Cuál es la percepción o posición actual del gremio sobre el acuerdo Alianza del Pacífico y cuáles son los efectos que ha traído sobre el sector?***

Si bien Cementos Argos tiene instalaciones y atiende mercados en el Pacífico Colombiano, no tenemos actividades de comercio exterior significativas hacia los demás países de la Alianza del Pacífico por lo cual a la fecha no podemos medir el impacto de estos acuerdos en nuestra industria.

En la medida en que el flete terrestre tiene un peso muy alto en el valor de las exportaciones de cemento e importaciones de materias primas, creemos que una vez estén disponibles las conexiones 4G con el puerto de Buenaventura se dinamizará mucho más el mercado de la exportación de productos terminados y la importación de materias primas para nuestra industria hacia y desde los países de la alianza del Pacífico.