



**INFRAESTRUCTURA VIAL COLOMBIANA FRENO DE LA
COMPETITIVIDAD: ESTUDIO DE CASO ALIANZA DEL PACIFICO**

Sara Milena Holguín Galeano

Yulieth Cuervo Arcila

Institución Universitaria Esumer
Facultad de Estudios Internacionales
Medellín. Colombia

2016

Título del trabajo de Grado

Sara Milena Holguín Galeano

Yulieth Cuervo Arcila

Trabajo de investigación presentado para optar al título de:

Profesional en Negocios Internacionales

Director (a):

Carlos Hernán González Parias. título Magister en Gobierno. Doctorado en Relaciones Internacionales (e)

Línea de Investigación:

Negocios y Relaciones Internacionales

Institución Universitaria Esumer

Facultad de Estudios Internacionales

Medellín. Colombia

2016

DEDICATORIA

A Dios

Por permitirnos llegar hasta este punto y al fin concluir una parte importante de nuestras vidas como lo es avanzar en nuestra formación profesional, por darnos la salud, la capacidad y fortaleza para lograrlo a pesar de todas las dificultades.

A Nuestros Familiares

Por acompañarnos, ayudarnos y motivarnos a seguir adelante, por cada aporte tanto emocional, económico y material. A nuestros padres por no dejarnos solas y por contar siempre con su presencia y amor incondicional.

AGRADECIMIENTOS

Presentamos nuestros más sinceros agradecimientos a cada uno de los maestros que nos instruyeron y guiaron en nuestra carrera, tanto en la tecnología como en la culminación del ciclo profesional.

Agradecemos en especial al profesor Carlos Hernán González Parías, por su guía e instrucción en el proceso de elaboración del presente trabajo, por permitir que esto sea una realidad y que nuestro conocimiento sea mucho más amplio. Así mismo por su paciencia y comprensión frente a todas aquellas mejoras, de corazón mil gracias por su ayuda.

Resumen

Esta investigación presenta el estado de la infraestructura Vial Colombiana y sus antecedentes, la cual muestra grandes falencias y por tal razón, su desempeño logístico no es suficiente para enfrentar las exigencias comerciales internas y externas, afectando de manera directa su competitividad a nivel nacional e internacional.

Posteriormente se analiza el desempeño comercial con la alianza del pacífico, Implementando una investigación con datos de la CEPAL, para identificar las diferentes oportunidades que se pueden estar perdiendo en el comercio intra alianza por el atraso de infraestructura que presenta Colombia, y mediante esta investigación realizar un aporte significativo con el fin de mejorar el desempeño logístico y competitividad comercial en Colombia.

Palabras clave:

Infraestructura vial, Alianza del Pacífico, comercio, competitividad, exportación e importación.

Abstract

This investigation is about the state of the road infrastructure and its records, it what shows problems and for this reason is not enough to assume the internal and external business challenges, so it directly affects their competitiveness at national and international level.

Subsequently the comercial performance is analized with Pacific Alliance, developing an investigation with CEPAL data to find opportunities that may be lost in the market for the lack of adequate infrastructure and through this research it can improve the logistics performance and trade competitiveness in Colombia.

Keywords:

Road infrastructure, Pacific Alliance, Commerce, Competitiveness, exportation and importation.

Contenido

1. Introducción.....	¡Error! Marcador no definido.
Formulación del Proyecto.....	3
1.1 Antecedentes.....	3
1.1.1 Estado del Arte.....	6
1.2 Planteamiento del problema	8
1.3 Justificación	10
1.4 Objetivos	12
1.4.1 Objetivo general.....	12
1.4.2 Objetivos específicos.....	12
1.5 Marco metodológico	13
1.5.1 Método.....	13
1.5.2 Estrategia Metodológica	14
1.5.3 Fuentes de Investigación.....	15
1.5.3.1 Fuentes de Investigación Primaria	15
1.6 Alcances.....	16
1.6.1 Delimitación de espacio:	16
1.6.2 Delimitación de tiempo:.....	16
2. Ejecución del Proyecto.....	17
2.1 Marco Teórico.....	17
2.2 Alianza del Pacífico: Origen Estructura y objetivos.....	18
2.2.1 Aspectos generales de los países Miembros.....	21
2.2.2 Desempeño Logístico Países de la Alianza del Pacífico.....	28
3. Conclusiones y recomendaciones.....	84
3.1 Conclusiones	84
3.2 Recomendaciones	86
Referencias	87
ANEXOS	89
A. Anexo: Infraestructura Vial Chile.	89

LISTA DE SÍMBOLOS Y ABREVIATURAS

A continuación se relaciona la lista de símbolos y abreviaturas que se utilizaron en el presente trabajo.

Lista de símbolos

%. Indica el símbolo de porcentaje

Lista de abreviaturas

AP	Alianza del Pacífico
GAN	Grupo de alto nivel
USD	dólares Norteamericanos
MII	Millones
Km	Kilómetros
ANDI	Asociación Nacional de Empresarios de Colombia
DIAN	Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales
PIB	Producto Interno Bruto
LPI	Índice de Desempeño Logístico
INVIAS	Instituto Nacional de Vías
CEPAL	Comisión Económica para América Latina y el Caribe

1. Introducción

En los últimos años, especialmente a causa de la caída de los precios internacionales del petróleo, el país ha experimentado algo parecido a la enfermedad holandesa, en donde la alta dependencia exportadora en un solo grupo de productos genera efectos negativos tanto en la balanza comercial como en la economía general.

Por otra parte, Colombia, en la última década se ha embarcado en la ejecución de una política comercial de apertura y conquista de nuevos mercados. Precisamente la Alianza del Pacífico se presenta como la materialización de dicha política, la cual se constituye como la piedra angular en materia comercial en la región y como plataforma exportadora al Asia Pacífico.

No obstante, a pesar de los esfuerzos aperturistas por parte de los sucesivos gobiernos colombianos, la inserción no se ha presentado en la forma esperada. Son diversos los motivos de esto, pero sobre sale la poca competitividad en materia vial que sufre el país; aumentando el tiempo y los costos de transporte de los productos nacionales de exportación.

Por lo tanto, el presente trabajo de grado pretende realizar una identificación de la situación de Colombia en infraestructura vial con respecto a los miembros de la Alianza del Pacífico. Con el fin de determinar la posible pérdida de oportunidades comerciales. Para tal finalidad, el trabajo se compone de cinco partes. La primera de ellas, es lo referente al diseño de la investigación, la segunda consiste en caracterizar la Alianza del Pacífico: surgimientos, objetivo, estructura organizativa, áreas de interés, estructura económica y comercial de los miembros. Posteriormente se determinan las condiciones en que se encuentra la infraestructura terrestre de Colombia en relación con Perú, Chile y México. La cuarta parte identifica las pérdidas de oportunidades comerciales de Colombia intra

Alianza del pacifico. Finalmente, la quinta parte consiste en brindar una serie de hallazgos y conclusiones.

La investigación es de naturaleza cualitativa, el método empleado es el de estudio de casos con una orientación comparativa. Se hace uso principalmente de fuentes secundarias de investigación.

Formulación del Proyecto

1.1 Antecedentes

La infraestructura colombiana tiene un retraso notorio comparado con otros países del mundo, esto es causado principalmente por la poca inversión en dicho tema. En la época de 1850-1920 se presentaba un bajo comercio inter-regional debido a los altos costos del transporte, para este tiempo se empiezan a trazar los caminos de herradura (caminos de mulas) en caminos de ruedas para el transporte terrestre, como también aparece en el transporte fluvial los barcos de vapor y otros avances a nivel de transporte, pero los cambios eran enfocados en gran medida al mercado internacional y muy poco al mercado interno, por esto las vías terrestres, marítimas, fluviales, y aéreas no se mejoraron en pro de unir nuestras ciudades si no con mira solo al mercado exterior y disminuir los costos de transporte entre el resto del país con Colombia.

De 1860 a 1880 los caminos de herraduras tomaron más fuerza, tenía como objetivo vincular a varias ciudades entre sí, por la falta de técnica para desarrollar estos proyectos los resultados fueron insuficientes y estuvo permaneció así casi hasta 1890

Tabla 1: Principales caminos de herradura en Colombia 1826-1890

DURACION DE ALGUNOS VIAJES POR CAMINO DE HERRADURA 1826-1890

CAMINO DE HERRADURA	AÑO 1826 Días	AÑO 1890 Días
Truqueras-Pasto	1	1
Pasto-Popayán	9	7
Popayán-Neiva	7	7
Neiva-Bogotá	9	9
Bogotá-Tunja	5	3
Tunja-Pamplona	8	8
Pamplona-Cúcuta	3	2
TOTAL	42	37

FUENTE: Muriel, R.D. (1983). Comercio internacional y desarrollo del sistema de transportes colombiano: 1850-1920. Lecturas de Economía, pag 24

Se puede observar en el cuadro anterior la imagen de los diferentes trayectos que conectaron las regiones entre si y se evidencia también que no se produjo un cambio significativo en este intervalo de años, lo que demuestra el poco desarrollo de la infraestructura colombiana en este largo periodo de tiempo.

Para los años ochenta del siglo XIX se empiezan a construirse las vías férreas como una forma de sustituir los caminos de herradura y las vías fluviales con el fin de vincular los mercados regionales con el mercado capitalista de ultramar para la exportación de café y a principios de los años noventa el ferrocarril había logrado disminuir costos en el transporte, por ejemplo: el flete desde el municipio Antioqueño de Fredonia hacia la capital departamental; Medellín, en mula era de 20 centavos tonelada / kilómetro por el contrario por medio del ferrocarril de Amagá, costaba 8 centavos; se disminuyeron también los tiempos de recorrido entre las ciudades, antes el viaje por carretera entre Medellín –Bogotá tardaba 20 días y para el año 1921 con la construcción de la línea de ferrocarril Medellín- Porce, tardaban 3 días, con la construcción de estas vías férreas se integró a las regiones hacia los mercados externos, y de manera secundaria se dio paso también al comercio interior entre las diferentes ciudades como: Bogotá, Medellín, Cali y Barranquilla.

Pero principalmente Colombia estuvo ajena a las dinámicas de comercio internacional, durante el siglo XIX e inicios del XX, a causa de la carencia de una infraestructura competitiva a los estándares de la época. (Muriel). Hecho que también influyó en que el país experimentará algo de aislamiento, no solo en lo económico sino también en lo social, siendo ajeno, por ejemplo, a las olas migratorias europeas que experimentaban varios países de americana latina

No obstante, no se desconocen esfuerzos de algunos gobiernos por modernizar la infraestructura vial y competitiva, pero todas ellas con resultados relativos. No obstante, esfuerzos insuficientes que no pasaron de ser políticas de gobierno y no políticas de Estado, es decir a largo plazo y de largo aliento.

A finales de los años 90, en el mandato del presidente Samper entre 1994-1998 se realiza una gran inversión para el mejoramiento de las vías troncales carreteras que unían los centros de producción con los principales puertos, además se fundamentaron de nuevo las bases para reconstruir la vía férrea principal, mientras que en la presidencia de Andrés Pastrana (1998-2002) el avance fue mínimo, ya que se presentaron diferentes problemas con la contratación pública y se produce un retroceso para la modernización de la red vial, por lo cual no se construye la nueva vía entre Bogotá y Puerto Salgar que mejoraría los trayectos entre Medellín y la Costa por un nuevo trazado; por ende sale más costoso llevar una tonelada por carretera de Bogotá a un puerto, que desde el puerto a cualquier lugar del mundo. Se han construido otras vías que para el comercio del país no son tan importantes, no se ha dado prioridad a las vías que realmente se necesitan.

Por años ha seguido esta disputa y Colombia se ha quedado rezagada frente a otros países en temas de infraestructura vial.

Durante los últimos años el país ha evolucionado en su infraestructura, solo que aún no se desconoce que a Colombia le falta mucho. Héctor Vélez Estrada gerente de la empresa Librexport Cargo S.A.S, Diego Andrés Zapata Negociador Internacional, y la gerente administrativa Amparo Sánchez de la empresa Manufacturas grandes de cocina M.G.C & CÍA, según ambas industrias se reconocieron los siguientes puntos como aspectos que hacen que las exportaciones dentro de Colombia sean más costosas que hacerlo hacia el exterior.

Esto último hace referencia primero a que el conjunto que integra los medios de transporte y eficiencia en las aduanas es completamente incongruente. A sí mismo el segundo aspecto hace referencia a los trámites, puesto que son muy dispendiosos y en muchos casos tardan más de lo esperado. Por ultimo en tercer lugar se encuentra el estado de la infraestructura vial colombiana, puesto que este factor es indispensable dentro de las exportaciones al interior del país como fuera de él, dicha infraestructura presenta desventajas importantes comparada con

países de Latinoamérica, así mismo esto es debido a que hay muchas carreteras que están en mal estado y otras que están en proceso de construcción y que dicha construcción ha contado con muchos retrasos, adicional a lo anterior a esto se le agrega la inexistencia de muchas vías que conecten de forma eficiente el país. (D. Zapata)

1.1.1 Estado del Arte

De acuerdo a lo investigado y a la bibliografía revisada se han encontrado diferentes corrientes y análisis en relación al por qué, la infraestructura terrestre colombiana incide en los altos costos de exportación interna en comparación con las exportaciones al exterior.

Una de las razones por la cuales Colombia tiene una infraestructura terrestre deficiente impidiendo su competitividad en el interior del país, es dado a que las condiciones estructurales y topográficas no son las más ideales para la construcción de carreteras, ya que éste cuenta con tres cordilleras lo que ocasiona una gran división y genera una gran brecha de conectividad.

Así mismo uno de los problemas actuales con los que cuenta Colombia es la falta de planificación, organización y ejecución de los proyectos viales, sumando a esta situación la corrupción que se presenta para otorgar licitaciones, generando esto la desviación de dineros destinados al sector de la infraestructura terrestre del país, adicional los largos trámites para la adjudicación de las obras civiles y el extenso papeleo que se realiza, también ocasionan retrasos en la construcción de las vías impidiendo la generación de nuevas obras. (Cuadros)

Otra de las razones por las cuales la infraestructura terrestre de Colombia es deficiente, es debido a los cambios de gobierno y a sus empalmes, ya que todos no siguen los mismos lineamientos o avances de la administración anterior, contribuyendo esto al cambio de políticas, normas, regulaciones y demás, en

relación a las vías de interconexión al interior del país; haciendo necesario la existencia de una política de Estado en materia vial.

Una muestra clara de lo anterior se refleja en la administración del ex presidente Álvaro Uribe, dado que con su administración se redujo mucho la posibilidad de actualizar la infraestructura terrestre y vial de Colombia, como resultado de esto el reto de interconectar las carreteras con los ríos devolviéndoles su navegabilidad y con los trenes volviendo a resurgirlos, quedó anulada al no asumir este gran proyecto el gobierno. En contraste con esto, dicho gobierno se enfocó excesivamente a los caminos que eran verticales y en las carreteras que eran secundarias las cuales hacían parte del proyecto insignia de este gobierno “el Plan 2500” (Otero)

Así mismo otro de los grandes desafíos con los que cuenta Colombia en su infraestructura vial y en su logística comercial, es el hecho de que en el interior de todo el país los puntos productivos están alejados de los puertos y de las principales rutas de entrada y salida de mercancía y que adicional la casi inexistencia de vías primarias y que las malas condiciones de las vías actuales, ocasionan demoras en la entrega de dichas mercancías, generando más costos dentro de la cadena de abastecimiento y obteniendo como resultado que los costos sean mucho más elevados en las exportaciones internas que en las exportaciones hacia el exterior. (Ospina)

Aparte de los problemas estructurales, topográficos, cambio de políticas y ubicación de los puertos; hay un problema que persiste a través de los años y es la falta de inversión, ya que la falta de recursos ha impedido poner en marcha múltiples proyectos viales que hubieran mejorado la conexión entre las diferentes regiones, por otro lado la falta de recursos afecta tanto al suministro de nuevas infraestructuras como a su mantenimiento, esta falta de inversión en mantenimiento ha sido una de las vitales causas del atraso en la infraestructura vial del país no

solo por el deterioro de la malla vial sino también por los altos costos que exige su reconstrucción y rehabilitación (Yepes, Ramírez y Villar).

De estas investigaciones se pudo apreciar que todas concluyen en que la escasez de vías es la principal amenaza para la conectividad y competitividad de las regiones en el comercio interno y externo, ya que el 80% de nuestro comercio se transporta por medio carretero. Permitiendo así identificar un vacío investigativo, el cual consiste en profundizar acerca de los costos y obstáculos que genera esta situación vía a las exportaciones colombianas.

1.2 Planteamiento del problema

Es claro pues, que las entregas de las mercancías en Colombia son demoradas y lo que se traduce en un incremento de costos. Entre las causas encontramos: rezagos logísticos, es decir que en el conjunto que integra la infraestructura, los medios de transporte y eficiencia en las aduanas, no son congruentes.

Colombia en el índice de desempeño logístico del Banco Mundial en el cual se evidencia que, Colombia viene presentando un deterioro drástico durante los últimos años, pasando del puesto 72 en 2010, al puesto 97 en el 2014. (D. Zapata)

Otros aspectos que influyen en los costos elevados dentro de las exportaciones colombianas son los trámites, puesto que estos toman más tiempo de los necesarios, su articulación no es estructurada, además que las plataformas de software que se utilizan se “caen” constantemente, generando retrasos en las transacciones entre bancos, la DIAN y el puerto, por ende, se reprocesan solicitudes desde su inicio para sacar las cargas de los puertos, del depósito nacional y las zonas francas. (Zapata, Velez y Patricia)

También, la falta de conocimiento o de entendimiento en transportadores y logística por parte del personal de las aduanas y los agentes de carga hacen que la gestión logística no sea eficiente por lo que el aumento de los costos es inevitable.

Dentro de los altos costos de las exportaciones al interior del país, la infraestructura vial desempeña un papel importante, dado al mal estado de las carreteras colombianas y en algunos casos a la falta de ellas, hace que los altos costos se vean reflejados en la exportación al interior del país. Adicional, aunque las inversiones del presupuesto nacional han aumentado hasta el 2,8% del PIB, para detener el deterioro de la infraestructura.

Así mismo los altos costos en la fluctuación de la gasolina, el gasto de repuestos hace que la exportación sea mucho más costosa dentro de Colombia teniendo en cuenta de ante mano que la mano de obra es más económica comparada con países como Estados Unidos, Alemania y Japón. Zapata. Diego. 2015. Transporte en Colombia. Revista de Logística.

Edgar Higuera, gerente de Infraestructura, Logística y Transporte de la Asociación Nacional de Empresarios de Colombia (ANDI), compara el costo de cubrir una distancia similar en diferentes países para dar cuenta de este problema de logística. ¿Cuánto vale llevar la carga de Buenaventura (el otro gran puerto colombiano) a Bogotá? Por carretera, US\$3,58 por kilómetro. Y Róterdam-Francfort, vale US\$1,20.

El evidente rezago con sus respectivas causas, ha generado como consecuencias crónicas un obstáculo para alcanzar un mayor crecimiento en las diversas actividades económicas, se están disminuyendo la competitividad como los tiempos de entrega, la calidad de las carreteras, y la escasa conectividad con sus dos puertos más importantes, Buenaventura y Cartagena. Así mismo, según la Asociación Nacional de Empresarios de Colombia (ANDI), los temas más críticos para Colombia son el Justo a Tiempo con una calificación de 111; trazabilidad, con 108 en infraestructura, con 98 los cuales están por encima del promedio general de conectividad con sus dos puertos más importantes, Buenaventura y Cartagena.

Igualmente, las empresas en Colombia están gastando aproximadamente el 15% de sus ventas en costos logísticos en donde el transporte y la distribución ocupan

el 33%, Actualmente, el país presenta los costos de exportación más altos de la región, esto debido a que la producción de Colombia se encuentra en el interior y cuenta con muchas ciudades grandes a las cuales se deben llevar centros logísticos, a diferencia de Chile, Perú y México que tienen sus industrias en las costas. Legiscomex. 2015. Desempeño Logístico de Colombia

En ese orden de ideas, surgen las siguientes preguntas de investigación. En primer lugar ¿Cómo se encuentra Colombia en materia de infractora con respecto a sus socios en la Alianza del Pacífico? ¿El atraso vial de Colombia le representa pérdida de oportunidades comerciales en la Alianza? ¿Qué está haciendo el gobierno colombiano para superar el atraso en infraestructura vial?

1.3 Justificación

En este proyecto daremos a conocer las condiciones de la infraestructura terrestre que actualmente tenemos en nuestro país y que es un punto clave para el desarrollo de las exportaciones nacionales, puesto que la movilidad terrestre es el medio más utilizado para el transporte de mercancías, el estado de las vías hace que sea más económico exportar al exterior que en nuestro territorio nacional; esto

implica que se afecte el crecimiento de las pequeñas y medianas empresas, la economía nacional y el desarrollo del país en general, dicha infraestructura al estar en buen o mal estado, interviene también en el cumplimiento de la demanda y oferta entre los distintos sectores comerciales.

El conocimiento de las fallas de la maya vial, permitirá tomar acciones frente a esta problemática, Siendo un importante determinante en el costo del transporte; incentivando así a los sectores interesados a replantear y optimizar el uso y las posibles soluciones para el transporte terrestre de mercancías, lo que conllevará, a un impacto socioeconómico positivo y un desarrollo potencial de nuestras empresas.

Adicional a lo anterior dicho proyecto nos permite aumentar nuestros conocimientos en dicho tema, aportándonos más herramientas reales y practicas a la hora de hacer una negociación tanto a nivel nacional como internacional, logrando así tomar decisiones efectivas. Al igual este proyecto le da un giro muy interesante a lo que hemos aprendido a lo largo de nuestra formación profesional y personal, permitiéndonos ser personas más aptas para el medio de los negocios tanto nacionales como internacionales.

Este trabajo es conveniente puesto que permite identificar aspectos en la infraestructura vial de Colombia que están en retraso comparado con países como Chile, México y Perú, miembros de la Alianza del pacifico y que posibles pérdidas comerciales puede tener Colombia con estos, logrando así reconocer en que aspectos se puede mejorar y alcanzar mayores beneficios

1.4 Objetivos

1.4.1 Objetivo general

- Determinar la situación de Colombia en infraestructura vial con respecto a los restantes miembros de la Alianza del Pacífico. Con el fin de determinar la posible pérdida de oportunidades comerciales

1.4.2 Objetivos específicos

- Caracterizar la Alianza del Pacífico: surgimientos, objetivo, estructura organizativa, áreas de interés, estructura económica y comercial de los miembros.
- Determinar las condiciones en que se encuentra la infraestructura terrestre de Colombia en relación con Perú, Chile y México
- Identificar las posibles pérdidas de oportunidades comerciales de Colombia intra Alianza del Pacífico

1.5 Marco metodológico

1.5.1 Método

El método empleado para abordar el problema de investigación es el estudio de casos de tipo comparativo.

Piedad Martínez, considera que el método de estudios de caso, es un método válido de investigación, el cual busca “comprender las dinámicas presentes en contextos singulares, la cual podría tratarse del estudio de un único caso o de varios casos, combinando distintos métodos para la recogida de evidencia cualitativa y/o cuantitativa con el fin de describir, verificar o generar teoría” (174)

En esta misma orientación, Forni, y a modo de complemento, señala que un investigador elige este método cuando:

a) La pregunta gira en torno al cómo y al por qué; b) el investigador tiene poco control sobre los eventos y c) el foco se encuentra en un fenómeno contemporáneo dentro de un contexto de la vida real (Los estudios de caso: Orígenes, cuestiones de diseño y sus aportes a la teoría social)

En este sentido, la pregunta de investigación acá planteada y su naturaleza, obedecen y se ajustan completamente a lo señalado por Forni.

Por su parte, John Gerring (), considera, con respecto a los problemas abordados con el método comparativos, que es un “fenómeno espacialmente delimitado que se observa en un solo momento en el tiempo o durante un periodo de tiempo, como por ejemplo un grupo político o social, una institución o un evento” (429)

Chetty (), citado por Piedad Martínez (175), recomienda hacer uso de este método cuando la investigación cuenta con las siguientes características:

- Es adecuada para investigar fenómenos en los que se busca dar respuesta a cómo y por qué ocurren.
- Permite estudiar un tema determinado.
- Es ideal para el estudio de temas de investigación en los que las teorías existentes son inadecuadas.
- Permite estudiar los fenómenos desde múltiples perspectivas y no desde la influencia de una sola variable.
- Permite explorar en forma más profunda y obtener un conocimiento más amplio sobre cada fenómeno, lo cual permite la aparición de nuevas señales sobre los temas que emergen.
- Juega un papel importante en la investigación, por lo que no debería ser utilizado meramente como la exploración inicial de un fenómeno determinado.

1.5.2 Estrategia Metodológica

En el marco del método de estudio de caso, se propone hacer uso de la estrategia analítica comparativa. La estrategia comparativa se presenta como bajo la orientación de análisis empírico “la comparación se presenta como una estrategia analítica con fines no solamente descriptivos sino también explicativos, un procedimiento orientado por sobre todo a poner hipótesis a prueba” (Pérez)

Esta estrategia permitirá la utilización de la comparación como contraste permite la identificación de aquellos factores y consecuencias que genera para Colombia el contar con una malla vial deficiente, particularmente en las unidades temáticas seleccionadas.

1.5.3 Fuentes de Investigación

1.5.3.1 Fuentes de Investigación Primaria

La Alianza del Pacífico conformada por el México, Perú, Chile y Colombia es una estrategia de innovación e internacionalización, que ha permitido profundizar y abrir nuevos mercados en materia de relaciones comerciales con otras economías más exitosas de América Latina, este bloque ha permitido que Colombia acceda a la región Asia pacífico, ya que los países miembros cuentan con acuerdos comerciales con dicha región; en cuanto al mercado nacional de Colombia las Pymes pueden aprovechar los acuerdos vigentes y de esta manera aumentar su competitividad frente al mundo y atraer nuevas inversiones. A lo largo de los años la Alianza del Pacífico suma aproximadamente el 50 % del comercio exterior de América Latina, y representa el 44% del total de flujos de Inversión Extranjera Directa de América Latina y el Caribe.

De manera que para Colombia este mecanismo de cooperación ha sido de gran importancia e impacto, por ende, buscar maneras de abrir nuevos mercados y nuevas oportunidades Comerciales con nuestros socios de la Alianza será algo positivo.

1.5.3.2 Fuentes de Investigación Secundarias

Documentos, revistas, periódicos, páginas web.

La elección de la Alianza del Pacífico, particularmente los restantes miembros, como casos de estudios, obedece a los siguientes criterios...

Perspectiva de investigación	Macro social
Unidad de análisis	Sistema vial de Colombia como limitante al Comercio Exterior
Metodología	Cualitativa
Método investigativo	Estudios de casos
Tipo de estudio de caso	Casos múltiples

Estrategia analítica	Comparativo
Casos	Países de la Alianza del Pacífico.
Subtemas de análisis	Exportaciones, Importaciones, grupo de productos
Técnicas de producción de datos	Análisis de Documentos

1.6 Alcances

1.6.1 Delimitación de espacio:

La investigación será realizada a las principales vías del Territorio Nacional, puesto que es indispensable conocer, cuál es la situación de las carreteras colombianas, que se ha hecho y cuáles son los planes a futuro, esto permite conocer cuáles son las posibles causas de los altos costos de transporte a nivel nacional. Adicional también se realizará teniendo en cuenta las principales vías de los miembros de la Alianza del Pacífico.

1.6.2 Delimitación de tiempo:

El tiempo en el que se va a realizar el proyecto será de los últimos once años (2006– 2016), dado que estos presentan datos más reales y actuales del problema, adicional dicha delimitación permite evaluar más objetivamente los contenidos que se presentan en torno al tema, ya que probablemente durante este tiempo se lograron realizar avances en materia de las exportaciones internas o por el contrario dichas situación pudo haber permanecido igual o en el peor de los escenarios empeorado.

2. Ejecución del Proyecto

2.1 Marco Teórico

El marco teórico que se mencionará a continuación permite que los conceptos básicos sean entendidos para el desarrollo del proyecto, dentro de estos se encuentran los costos logísticos que son aquellos que no son visibles y que intervienen en el proceso de mover y almacenar los materiales y productos, iniciando con el proveedor hasta el cliente final, dichos costos contienen: costos de aprovisionamiento, de almacenamiento, de inventarios, costos del transporte interno, costos de la distribución del producto terminado y por último los costos del personal. Para que dichos costos logísticos sean considerados ineficientes estos no cumplen con la planeación del mejor modo de transporte, no hay estandarización de estos, no se realizan los procedimientos preventivos para los quipos de transporte y no se calcula el costo de forma individual de cada operación y de igual manera no se lleva a cabo el registro de un centro específico de costos, por ende, no es posible determinar el costo total del transporte.

Otro de los conceptos relevantes es el costo del transporte el cual es el movimiento de cualquier tipo de mercancía desde su lugar de origen que se conoce como proveedor hasta el lugar de destino que es el cliente. Para calcular dicho costo se tiene en cuenta el origen y el destino, así como la mercancía a transportar, la modalidad del transporte y el peso y/o volumen.

Adicional a lo anterior otro de los términos de gran importancia para la comprensión del texto es el concepto de exportación, del cual se entiende que es el medio más común del que se benefician las compañías para comenzar sus actividades internacionales, es decir que las compañías que se introducen a la exportación lo hacen sobre todo para aumentar sus ingresos de ventas, para que puedan

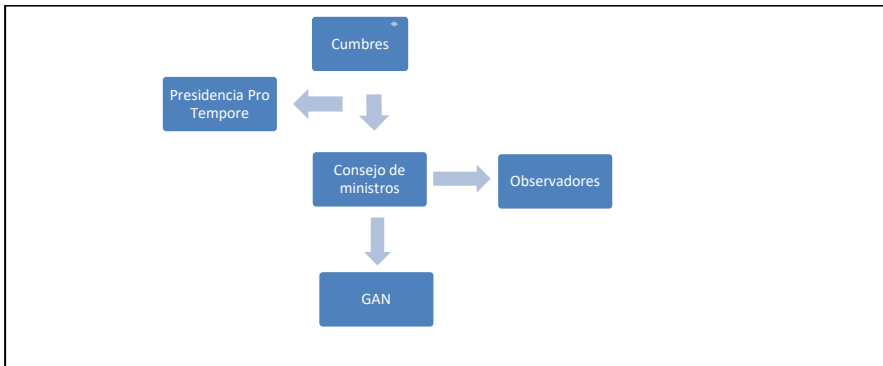
diversificar sus sedes de ventas y por último para conseguir económicas de escalas en la producción.

2.2 Alianza del Pacífico: Origen Estructura y objetivos

Antes de la conformación de la Alianza del Pacífico, existió otra iniciativa denominada el Arco del Pacífico creada en 2007 e integrada por 11 países: Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Panamá y Perú. Su propósito era coordinar una estrategia continental para la relación comercial con las economías más sólidas y también las emergentes del Asia Pacífico. Sin embargo la Alianza del Pacífico (AP) nace como una respuesta a los pocos avances en este proceso, dicha integración empezó por la propuesta del entonces presidente de Perú Alan García Pérez por medio de la Declaración de Lima el 28 de abril de 2011 y surge como una iniciativa de integración latinoamericana entre Colombia, Chile, México y Perú. Esta alianza se formaliza legalmente el 6 de junio de 2012 en Chile el Acuerdo Marco.

La AP está compuesta por los países miembros (Colombia, Chile, México y Perú), Observadores candidatos (Panamá y Costa Rica) y los estados observadores (Alemania, Austria, Australia, Bélgica, Canadá, R.P. China, Corea, Dinamarca, Ecuador, El Salvador, España, Estados Unidos de América, Francia, Finlandia, Georgia, Grecia, Guatemala, Haití, Honduras, Hungría, India, Indonesia, Israel, Italia, Japón, Marruecos, Nueva Zelandia, Paraguay, Polonia, Portugal, Reino Unido, Países Bajos, República Dominicana, Singapur, Suecia, Suiza, Tailandia, Trinidad y Tobago, Turquía y Uruguay). Se destaca el rápido crecimiento en cuanto al número de observadores en tan poco tiempo, incluso países de todos los continentes, hecho que habla del prestigio y reconocimiento que tiene este esquema de integración

Figura 1: Organigrama de la Alianza del Pacifico



Fuente: Elaboración propia

La AP cuenta con 5 órganos para el funcionamiento y cumplimiento de los acuerdos de esta integración; en la cumbre se encuentran los presidentes de cada país miembro y se reúnen para examinar el adelanto de los diferentes acuerdos de la AP; la Presidencia Pro Tempore que se da anualmente rotando la coordinación del mecanismo, ya que no se cuenta constantemente con un secretario; el Consejo de ministros que tiene como función implementar decisiones para el desarrollo y acción de los objetivos del acuerdo marco, y conformado por los ministros de comercio exterior y relaciones exteriores; los observadores conformado por países que no pertenecen a la AP, pero que pueden participar como observadores, según las disposiciones establecidas por el consejo de Ministros.

Figura 2: Miembros permanentes y Observadores de la Alianza del Pacífico



Fuente: Alianza del Pacífico

Por último, se encuentra el GAN (Grupo de alto nivel) tiene como función la supervisión de los avances de los grupos técnicos además de generar una propuesta para la proyección e interacción con otros organismos y grupos externos, integrado por los viceministros de comercio exterior y relaciones exteriores.

Los grupos y subgrupos técnicos, compuestos por servidores públicos de los cuatro países miembros (Entidades de promoción, Asuntos Institucionales, Comercio e Integración, Comité de Expertos, Compras Públicas, Cooperación, Desarrollo Minero, Educación, Estrategia Comunicacional, Innovación, Mejora Regulatoria, Movilidad de Personas, Propiedad Intelectual, PYMES, Relacionamiento Externo, Servicios y Capitales, Transparencia Fiscal, Turismo, Género, Cultura, Laboral y Medio Ambiente) ; cuya función es negociar disciplinas relacionadas con los temas de la Alianza del Pacífico.

La AP es más que un acuerdo comercial entre países, ya que, esta no solo busca impulsar la economía de sus integrantes, sino que incluye temas de cooperación e innovación, emprendimiento, cultura, deporte e infraestructura, entre otros, mediante una integración participativa de circulación de bienes, servicios, capitales y personas.

De lo anterior, es que la Alianza se auto denomina un esquema de integración profunda, con el fin de marcar el factor diferenciador con los tradicionales esquemas de integración que se limitaban o centraban casi exclusivamente en la eliminación de barreras al comercio, dejando de lado aspectos relevantes.

Con esta integración se han logrado grandes avances tales como: el afianzamiento de su relación con terceros países y organismos internacionales, la eliminación de visas de turismo y de negocios para los ciudadanos; impulso de exportaciones , inversión y turismo en los países de la Alianza; la cooperación en materia de cambio climático y consumo sostenible; la apertura de embajadas y oficinas para

el apoyo mutuo en la asistencia consular a ciudadanos de los países miembros; el desarrollo de proyectos conjuntos de promoción de las Pymes, los intercambios educativos para jóvenes de la Alianza del Pacífico a nivel de pregrado y posgrado; movilidad docente en estancias investigativas en temas pertinentes para la Alianza; la mejora regulatoria y armonización de reglas; los alcances del libre comercio; la creación de un fondo de infraestructura para mejorar la competitividad de los países; proyectos en materia de política de innovación y emprendimiento.

Los principales productos exportados e importados de la AP son: el petróleo crudo y refinado, automóviles de turismo, máquinas automáticas, partes de vehículos, y teléfonos, hacia países como Estados Unidos, China, Japón, España, Canadá y Brasil; y desde países como Estados Unidos, China, Japón, Alemania, Corea del Sur y Brasil. En cuanto a Colombia los productos exportados hacia la Alianza del Pacífico fueron productos de los sectores de carbón, automotor, química básica, de franjas agroindustriales y jabones, cosméticos, entre otros; y los productos importados desde la AP, son los pertenecientes al sector de maquinaria y equipo, automotor, metalurgia, química básica y derivados del petróleo.

2.2.1 Aspectos generales de los países Miembros

Colombia de acuerdo al marco político es una república con centralización y de acuerdo al marco administrativo es una república descentralizada, se rige por la constitución política que entró en vigencia en el año (1991), así mismo está es una república democrática, está organizada en torno a tres poderes: el ejecutivo el cual está, bajo el mando del presidente de la república este es el jefe de estado y de gobierno, el Legislativo que está representado por el Congreso de la República y este está conformado por el Senado y la Cámara de Representantes y senadores y por último el Judicial que lo conforman la Corte Constitucional, la Corte de Justicia, el Consejo de Estado y el Consejo Superior de la Judicatura.

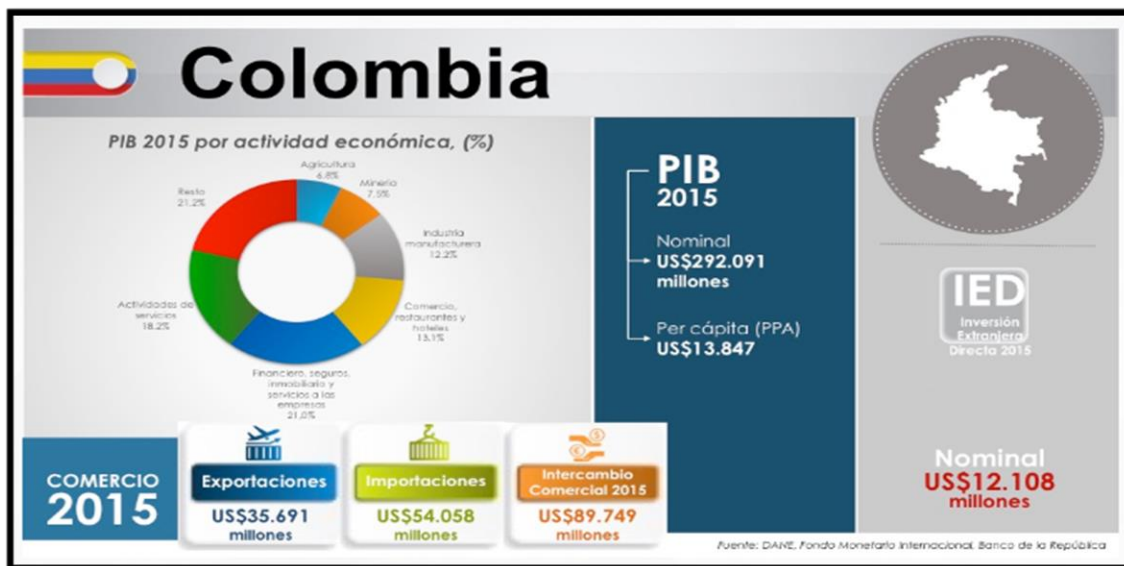
En la historia reciente, Colombia se ha destacado en la región por su estabilidad económica, ya que su crecimiento ha sido del 4% promedio en entre 2009-2015. También, se ha posicionado dentro de la región por su adecuado nivel para invertir, generando espacios de negocios agradables, la mano de obra es cada vez más calificada y la calidad de vida es cada vez mejor. Son indicadores que han mejorado gradualmente, pero incluso el mismo gobierno nacional, reconoce la necesidad de continuar evolucionando en estos aspectos. Incluso gracias a su dinamismo económico y tamaño de mercado, el país fue incluido en el acrónimo de CIVETS (Colombia, Indonesia, Vietnam, Egipto, Turquía y Sudáfrica)

En el área comercial Colombia cuenta con accesibilidad a 1.500 millones de consumidores potenciales en mercados muy importantes en cada uno de los continentes. Esto es generado, en buena medida, por los acuerdos comerciales que posee en el momento. (Alizana del pacífico)

No obstante, en el último año, se identifica un deterioro en la balanza comercial. Para el año 2015 las importaciones fueron de 54.058 mll USD, en relación con las exportaciones que fue de 35.691 millones de dólares, lo que evidencia un déficit en balanza comercial cercana a 20.000 mll USD. Este deterioro es principalmente causado por la dependencia del sector minero-energético, cuyos productos han perdido valor a nivel internacional en los últimos años.

Por otra parte, el PIB Nominal para el mismo año fue de 292.091 mll USD, su PIB per Cápita de 13.847 mll USD, a su intercambio comercial le correspondieron 89.749 millones de dólares y su Inversión Extranjera Directa fue de 12.108 mll USD. Lo cual también sufrió disminuciones considerables en los últimos años, pero no asociadas a riesgos sistémicos, económicos o jurídicos, sino, a causa de que buena parte de esta inversión se concentra en el sector minero energético.

Figura 3: Aspectos Generales Miembros de la Alianza del Pacífico



Fuente: Alianza del Pacífico

Dentro de las principales actividades económicas del 2015 el sector Financiero representa el 21.0%, las actividades de servicios equivalen al 18.2%, el comercio es del 13.1%, la industria manufacturera cuenta con el 12.2%, la minería representa el 7.5%, la agricultura el 6.8% y por último las demás actividades representan el 21.2%.

Ahora bien, Chile es un país que se rige por la constitución política que entró en vigencia en el año (1980), así mismo está es una república democrática, está organizada en torno a tres poderes el ejecutivo el cual está, bajo el mando del presidente de la república, el Legislativo que está representado por los diputados y senadores y por último el Judicial que lo conforman los Tribunales. El periodo presidencial es de cuatro años y no está permitida la re-elección inmediata.

La economía chilena es reconocida a nivel mundial, dado que es una economía emergente en Latinoamérica la cual ha ido creciendo con gran fuerza, muy bien posicionada y estable, generando que está sea confiable y muy bien evaluada. También, dicha economía es reconocida ampliamente por ser uno de los primeros

espacios en donde fueron aplicadas las ideas neo-liberales económicas o el llamado aperturismo que reemplazó el modelo de sustitución de importaciones, imperante en la región durante cerca de cinco décadas

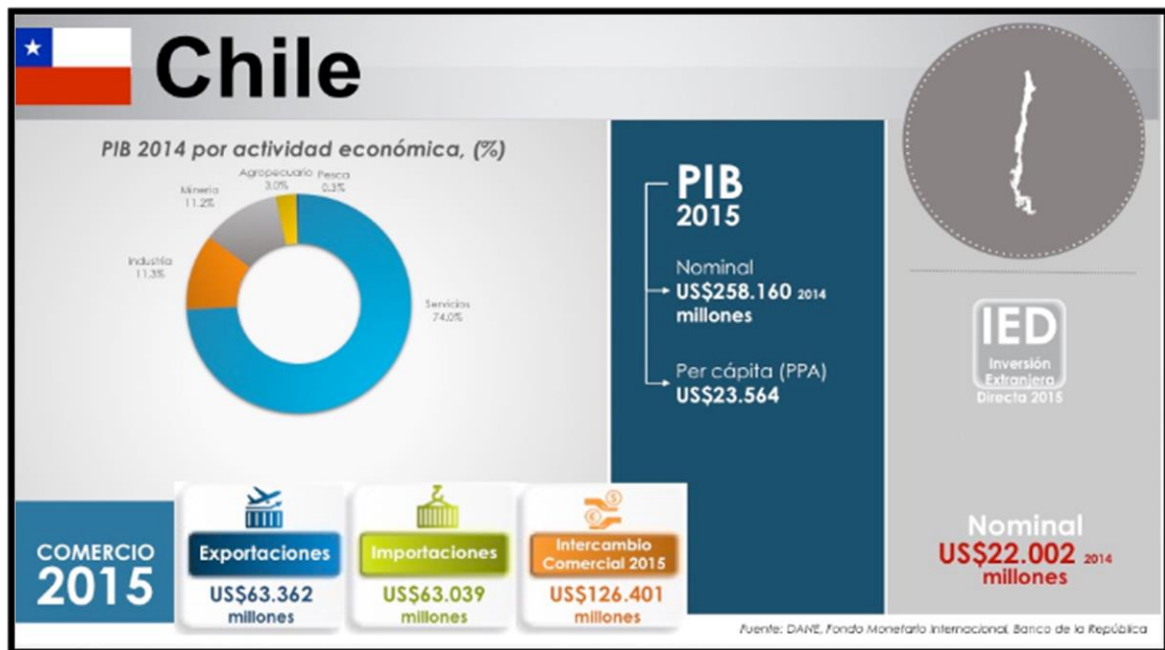
El crecimiento de Chile ha sido destacado por varios organismos internacionales, tanto en su nivel económico que ha logrado mantenerse como por su avance social, una de las grandes muestras de este progreso fue la incorporación en la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico, haciéndolo la primera nación en América latina que logra esto. Posteriormente, la segunda fue y aun es México también miembro de la Alianza

Una de las razones por la cual la economía chilena es fuerte, es debido a la disciplina fiscal, dado que las cuentas han permanecido en equilibrio en el tiempo, a sí mismo el crecimiento económico del 3.8% anual generado en los últimos tres años, hace que la situación en general del país sea positivo. Así mismo para el año 2015 la inflación de Chile fue del 4,4%.

Dentro de las políticas comerciales y estrategias económicas Chile posee 25 acuerdos comerciales con 64 mercados, los cuales abarcan el 63,3% de la población mundial y el 83,3% del PIB global. (Alizana del pacífico)

En la balanza comercial de Chile para el año 2015 las exportaciones fueron de 63.362 millones de dólares, en relación con las importaciones que fue de 63.039 millones de dólares. Su PIB Nominal para el año 2014 fue de 258.160 millones de dólares, su PIB Per Cápita del año 2015 fue de 23.564 millones de dólares, a su intercambio comercial en 2015 le correspondieron 126.401 millones de dólares y su Inversión Extranjera Directa para el 2014 fue de 22.002 millones de dólares.

Figura 4: Aspecto Generales de Chile



Fuente: Alianza del Pacífico

Dentro de las principales actividades económicas de Chile se puede encontrar los Servicios que representan el 73%, la Minería 11.2%, la Industria 11.3%, el sector agropecuario 3% y la pesca con un 0.3%.

Con respecto al único miembro de la AP que no es suramericano, México, se inicia mencionando que es un país que se rige por la constitución política que entró en vigencia en el año (1917), adicional éste es una república democrática, está organizada en torno a tres poderes el ejecutivo el cual está, bajo el mando del presidente de la república, el Legislativo que está representado por los diputados y senadores y por último el Judicial que lo conforman la Suprema Corte de Justicia, el Tribunal Electoral, tribunales colegiados y unitarios de circuito, y por último por los juzgados de distrito.

México es la 14ª Económica a nivel mundial, cuenta el 1.7% del PIB mundial, dentro de su mercado el comercio exterior representa el 60% del PIB, dentro los principales productos se puede encontrar el petróleo, los mineros facturados, productos que son manufacturados, productos agrícolas, aparatos de fotografía,

automóviles y productos metálicos de uso doméstico. Así mismo dentro de sus importaciones se puede encontrar maquinaria para la agricultura, repuestos para partes de vehículos con motor, repuestos para aeronaves, maquinaria para metalurgia y productos en acero. (Alizana del pacífico). México cuenta con una posición de accesibilidad a los consumidores privilegiada, puesto que tiene 1.100 millones de consumidores que son altamente potenciales. También vale la pena destacar que México, actualmente, es el único país miembro de la AP que no pertenece a Sudamérica, y no posee fronteras terrestres con ninguno de los restantes miembros

En la balanza comercial de México para el año 2015 las importaciones fueron de 395.2 millones de dólares, en relación con las exportaciones que fue de 380.7 millones de dólares. Su PIB Nominal para el mismo año fue de 1.144 millones de dólares, su PIB Per Cápita de 9.009 millones de dólares, a su intercambio comercial le correspondieron 776 millones de dólares y su Inversión Extranjera Directa fue de 30.3 millones de dólares.

Figura 5: Aspectos Generales de México



Fuente: Alianza del Pacífico

Dentro de las principales actividades económicas de se pueden encontrar en México está la industria manufacturera con un 17%, el comercio con una 16%, los servicios inmobiliarios del 12%, en igual porcentaje la construcción y la minería con un 7% y por último se encuentra el transporte/correo con un 6%.

Perú es un país que se rige por la constitución política que entró en vigencia en el año (1993), adicional esté es una república democrática, está organizada en torno a tres poderes el ejecutivo el cual está, bajo el mando del presidente de la república, el Legislativo que posee una cámara conformada por 103 asientos y por último el Judicial que lo conforma la Corte Suprema de Justicia.

En la última década la economía peruana ha crecido en promedio en un 5.9% generado por la inversión del sector privado, para esto el sector minero ha sido determinante puesto que el 60% corresponde al total de las exportaciones de Perú. Así mismo moderadamente la moneda de Perú es apreciada y por ello el BCRP estima que para el 2016 la inflación sea del 2,9%, lo que la hace la más reducida de toda Latinoamérica.

Entre los años 2005 y 2015 la tasa nacional de pobreza bajo en un treinta por ciento, su acelerado crecimiento y la inversión al interior de Perú han contribuido a esta reducción.

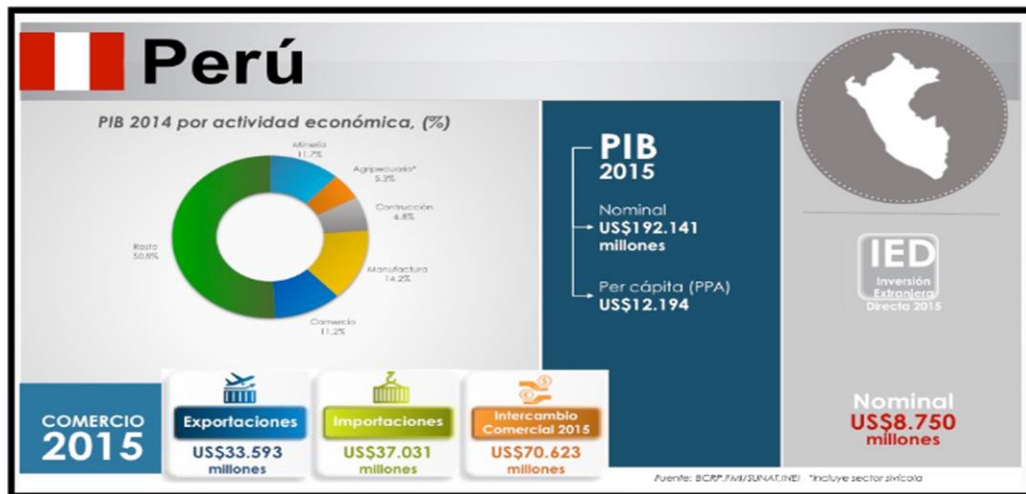
Dentro de las ventajas comerciales Perú cuenta con un sin número de recursos naturales, los cuales se pueden encontrar en las zonas costeras y montañosas, así mismo se puede encontrar en sus aguas costeras los recursos de pesca. (Alizana del pacífico)

Dentro de los socios comerciales relevantes para Perú se encuentran: Estados Unidos, Japón, China y Canadá.

En la balanza comercial de Perú para el año 2015 las importaciones fueron de 37.031 millones de dólares, en relación con las exportaciones que fue de 33.593 millones de dólares. Su PIB Nominal para el mismo año fue de 192.141 millones

de dólares, su PIB Per Cápita de 12.194 millones de dólares, a su intercambio comercial le correspondieron 70. 623 millones de dólares y su Inversión Extranjera Directa fue de 8.750 millones de dólares.

Figura 6: Aspectos Generales Perú



Fuente: Alianza del Pacífico

Dentro de las principales actividades económicas se encuentra la manufactura con un 14.2%, la minería con el 11.7%, el comercio con un 11.2%, la construcción con un 6.8%, el sector agropecuario con el 5.3% y las demás actividades representan el 50.8%.

2.2.2 Desempeño Logístico Países de la Alianza del Pacífico

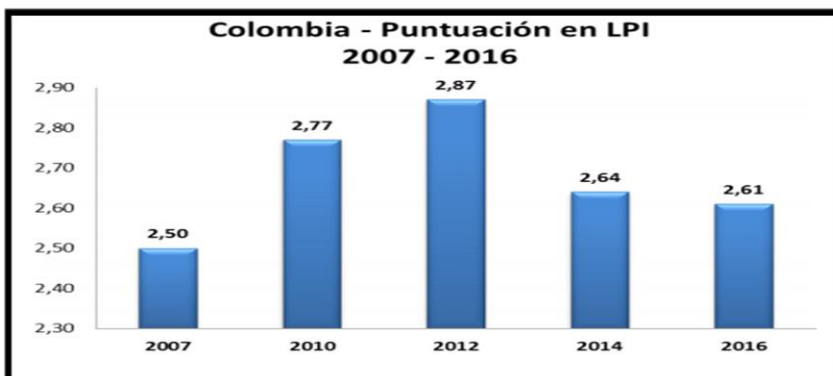
El índice de desempeño logístico tiene como finalidad determinar el desempeño de la cadena logística de los países, adicional este índice permite establecer cuáles son las fortalezas y debilidades con las que se cuenta, permitiendo así trabajar en mejoras de cada uno de los factores que se encuentran en el índice comparativo.

De acuerdo al Índice de Desempeño Logístico del Banco Mundial, que incluye los ítems de: puntualidad, rastreo y seguimiento, calidad y competencia en logística,

envíos internacionales, infraestructura y aduana. Se puede apreciar que Colombia se encuentra con una ventaja significativa en relación al ítem de puntualidad, dado que para el año 2016 el puntaje obtenido de dicho país fue del 3,23 en relación a América Latina en el mismo período que en promedio fue del 2,66. Así mismo Colombia enfrenta grandes retos en los demás ítems dado que presenta dificultades para su desarrollo, ocupando así el puesto 94 de 160 países.

En los años 2010 a 2012 Colombia obtuvo un puntaje de 2,77 y 2,87 respectivamente, los más altos en los últimos años, así mismo para el periodo 2014 y el 2016 su puntaje bajó considerablemente, obteniendo así un puntaje de 2,64 y 2,61 respectivamente. Lo que genera desventaja comercial en relación a los demás países.

Gráfico 1: Aspectos Generales Colombia - Puntuación en LPI

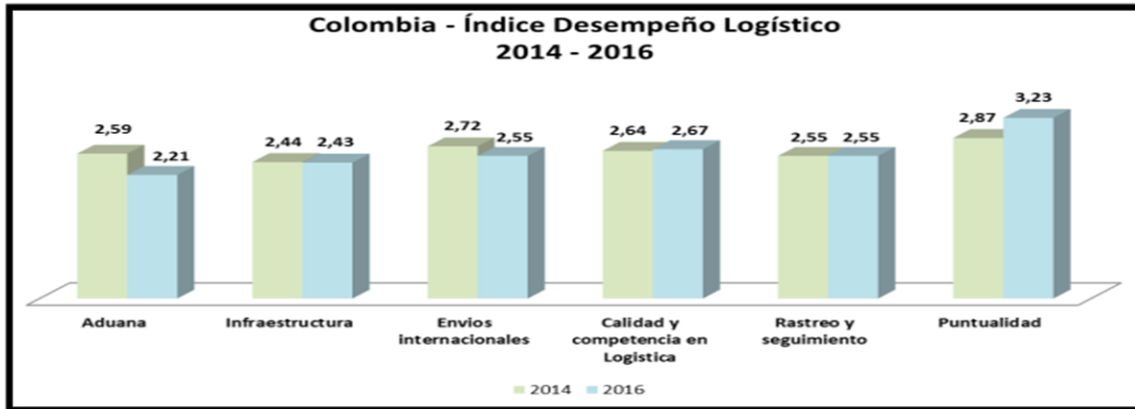


Fuente: ANALDEX. Datos Connecting to complete 2016 – Banco Mundial.

Haciendo énfasis en los dos últimos años, es decir 2014 y 2016 respecto al índice comparativo, en Colombia se evidenció que dicho país ganó tres puestos ocupando así el puesto 94 con un puntaje respectivo del 2.61. Dentro de las debilidades que presenta Colombia para el 2016 se pudo observar que, para los ítems de aduana, infraestructura, envíos internacionales y rastreo y seguimiento hubo una baja, obteniendo unos puntajes de 2.21, 2.43, 2.55 y 2.55 respectivamente. Así mismo dentro de las fortalezas con que esté cuenta se encuentran calidad y competencia

logística y puntualidad con un puntaje del 2.67 y 3.23 respectivamente y en relación con el año 2014 que fueron del 2.64 y 2.87 de igual manera.

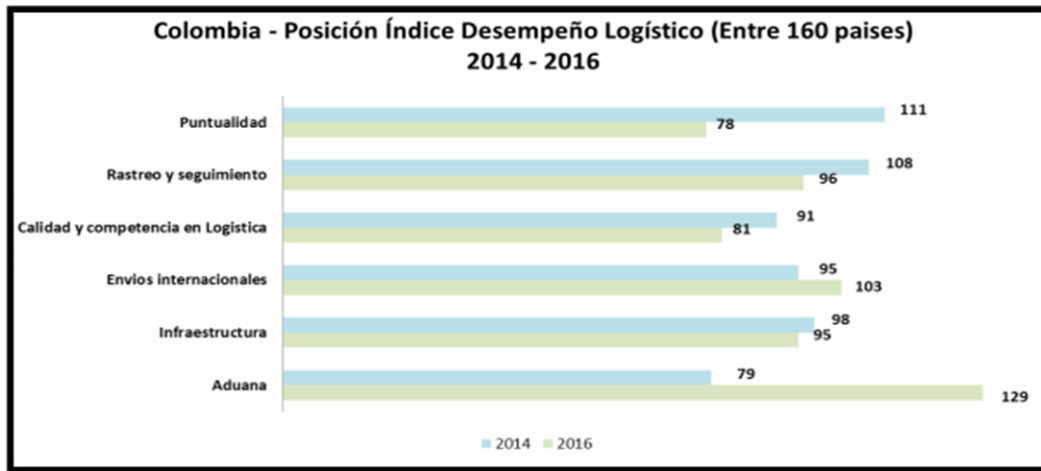
Gráfico 2: Posición de Colombia en el Índice de Desempeño Logístico



Fuente: ANALDEX. Datos LPI Connecting to complete 2016 – Banco Mundial.

Uno de los puntos más relevantes a analizar de Colombia es la infraestructura dado que a pesar de los proyectos que se han estado realizando durante los últimos años, aun el esfuerzo es insuficiente en relación con los países de la Alianza del Pacífico como de América Latina. Así mismo es importante considerar que para que Colombia tenga una posición relevante en este ítem es imprescindible agilizar en los trámites de consultas, expedición de licencias y en los cierros financieros que se tienen dispuestos para las vías de 4G.

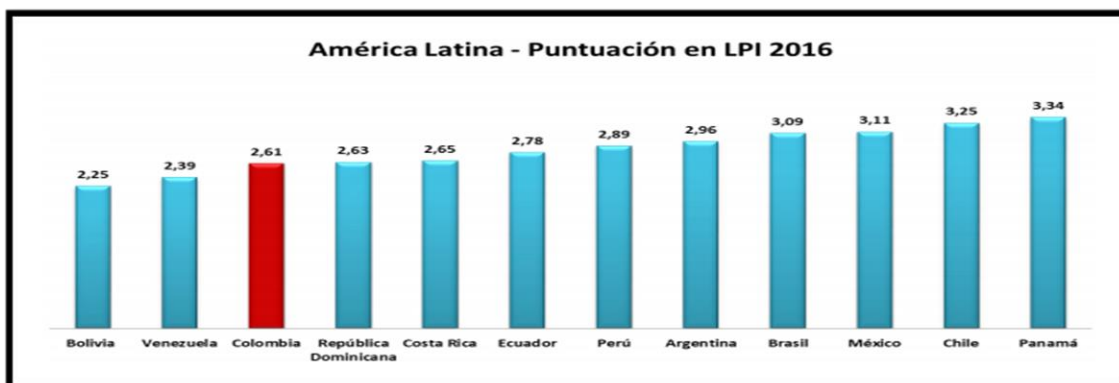
Gráfico 3: Desempeño Logístico de Colombia entre 160 países miembros



Fuente: ANALDEX. Datos LPI Connecting to Complete 2014,2016 – Banco Mundial.

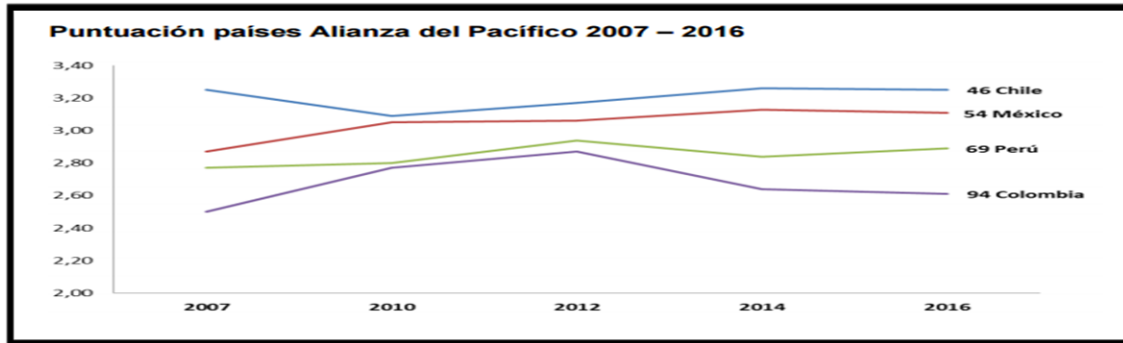
En relación a los países de Alianza del Pacífico Colombia se encuentra en la última posición con un puntaje de 2.61, en tercer lugar, se encuentra Perú con un puntaje de 2.89, en segunda posición está México con un puntaje de 3.11 y finalmente en el primer lugar se encuentra Chile con un puntaje del 3,25. Lo que permite evidenciar que el trabajo de Colombia es largo y complejo en relación con demás países de la Alianza.

Gráfico 4: Puntuación en LPI 2016 de América Latina



Fuente: ANALDEX. Banco Mundial.

Gráfico 5: Puntuación Alianza del Pacífico entre 2007 - 2016



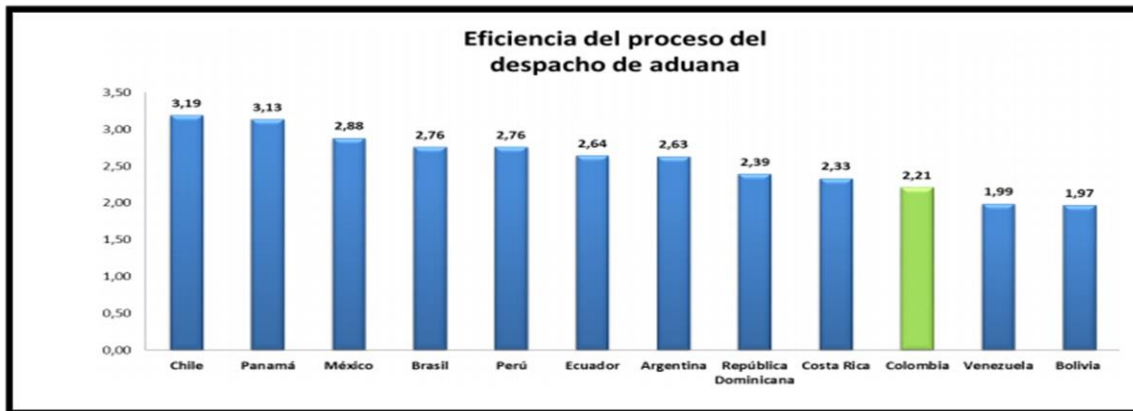
Fuente: ANALDEX. Banco Mundial.

De acuerdo a los ítems logísticos que estableció el Banco Mundial, los integrantes de la alianza del pacífico se encuentran ubicados de la siguiente manera entre los países de América Latina.

2.2.3 Aduana

En relación a las adunas Colombia se encuentra en última posición con un puntaje de 2.21, luego sigue Perú en la tercera posición con un puntaje de 2.76, en segundo lugar, se encuentra México con un puntaje de 2.83 y en primer lugar se encuentra Chile que no solo es el primero de la Alianza del pacífico sino de América Latina con un puntaje de 3.19. Lo que demuestra que el rezago aduanero de Colombia es importante para su crecimiento económico tanto entre los miembros de la Alianza del Pacífico como en América Latina, teniendo solo por debajo de su puntaje a Venezuela y a Bolivia.

Gráfico 6: Despacho de Aduana



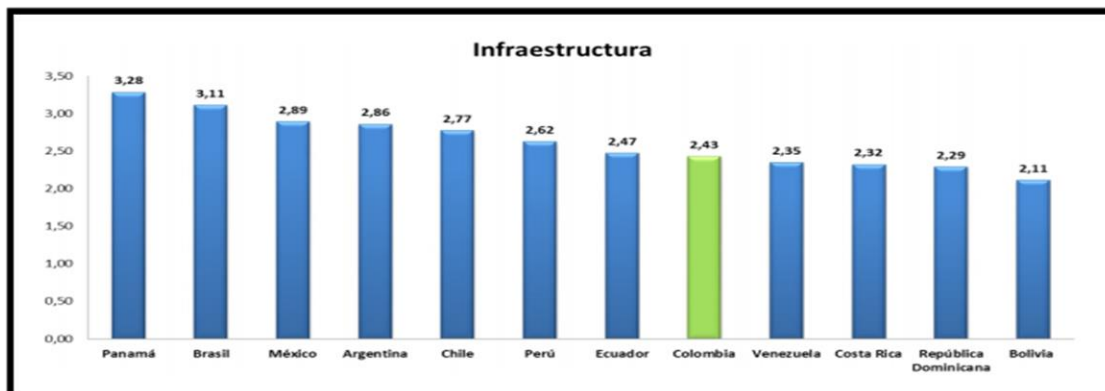
Fuente: ANALDEX. Banco Mundial

2.2.4 Infraestructura

En cuanto a la infraestructura Colombia ocupa el cuarto lugar en relación a los miembros de la Alianza del Pacífico con un puntaje del 2.43, el tercer lugar se encuentra Perú con un puntaje de 2.62, en segundo lugar, está Chile con un puntaje de 2.97 y en primer lugar se encuentra México con un puntaje de 2.89.

Colombia en relación a los miembros de la Alianza se encuentra de último en este ítem, lo que genera que el transporte de mercancías se vea afectado y por ende la distribución y movimiento de dichas mercancías es mucho más compleja tanto interna como externamente, obteniendo así desventajas comerciales.

Gráfico 7: Eficiencia Logística - Infraestructura

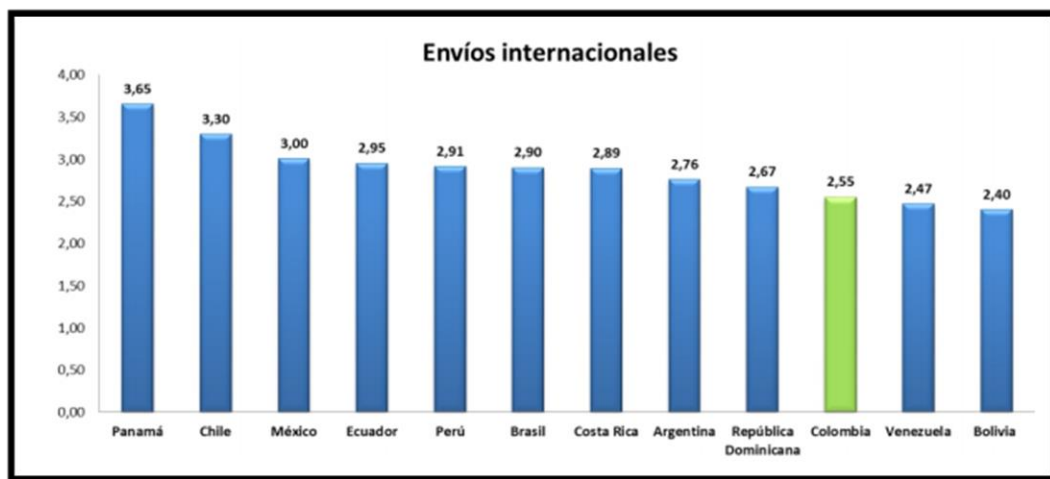


Fuente: ANALDEX. Banco Mundial

2.2.5 Envíos Internacionales

En relación a los envíos internacionales Colombia ocupa el cuarto lugar con un puntaje de 2.55, en tercer puesto se encuentra Perú con un puntaje de 2.91, México ocupa el segundo puesto con un puntaje de 3.00 y Chile Finalmente ocupa el primer puesto de este ítem con un puntaje de 3.30.

Gráfico 8: Eficiencia logística - Envíos Internacionales



Fuente: ANALDEX. Banco Mundial

2.2.6 Calidad de Servicios Logísticos

En cuanto a la calidad de los servicios logísticos Colombia ocupa el cuarto lugar con un puntaje de 2.67, en tercer lugar, se encuentra Perú con un Puntaje de 2.87, el segundo lugar le corresponde a Chile con un puntaje de 2.97 y por último el primer lugar lo ocupa México con un Puntaje de 3.14

Gráfico 9: Eficiencia Logística - Calidad de Servicios Logísticos

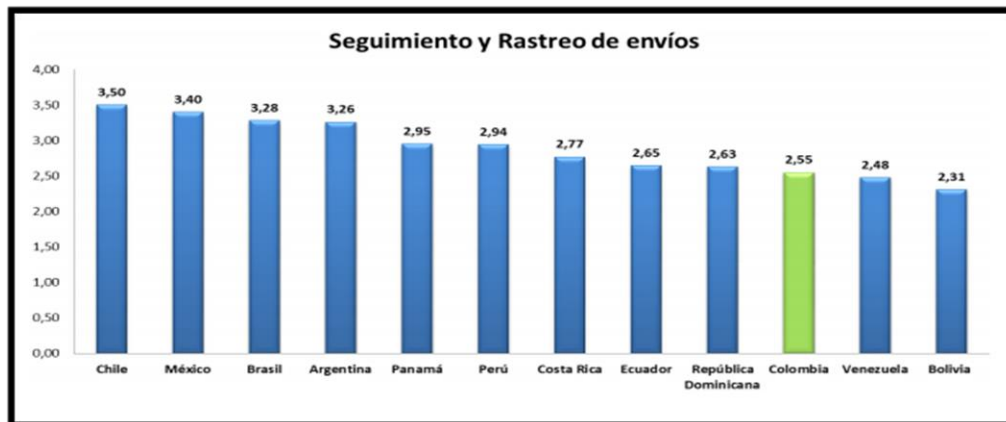


Fuente: ANALDEX. Banco Mundial

2.2.7 Seguimiento y Rastreo de Envíos

En cuanto a la eficiencia logística, el seguimiento y rastreo de envíos Colombia ocupa el cuarto lugar con un puntaje de 2.55, en tercer lugar, se encuentra Perú con un Puntaje de 2.94, el segundo lugar le corresponde a México con un puntaje de 3.40 y por último el primer lugar lo ocupa Chile con un Puntaje de 3.50

Gráfico 10: Eficiencia Logística - Seguimiento y Rastreo de Envíos



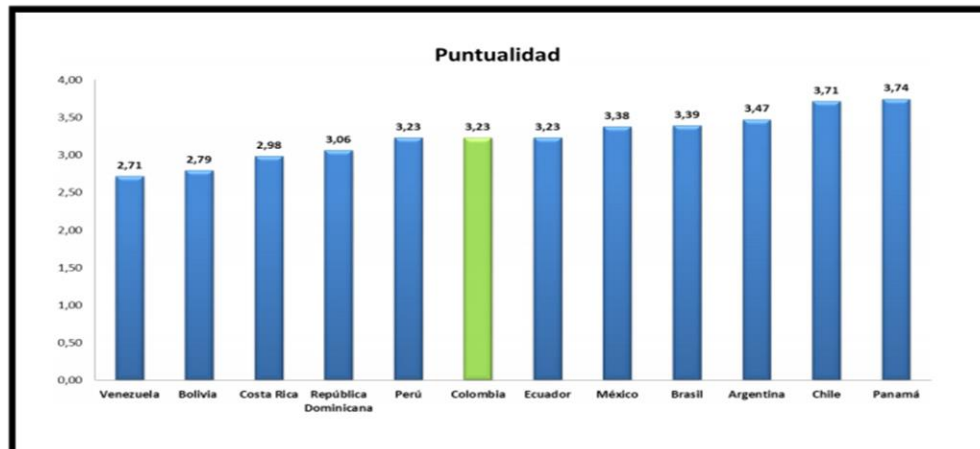
Fuente: ANALDEX. Banco Mundial

2.2.8 Puntualidad

En relación a la puntualidad el cuarto lugar lo ocupa Perú con un puntaje de 3.23, el tercer lugar le corresponde a Colombia con un puntaje de 3.23, México ocupa el

segundo puesto con un puntaje de 3.38 y en primer lugar está Chile con un puntaje de 3.71

Gráfico 11: Eficiencia logística – Puntualidad



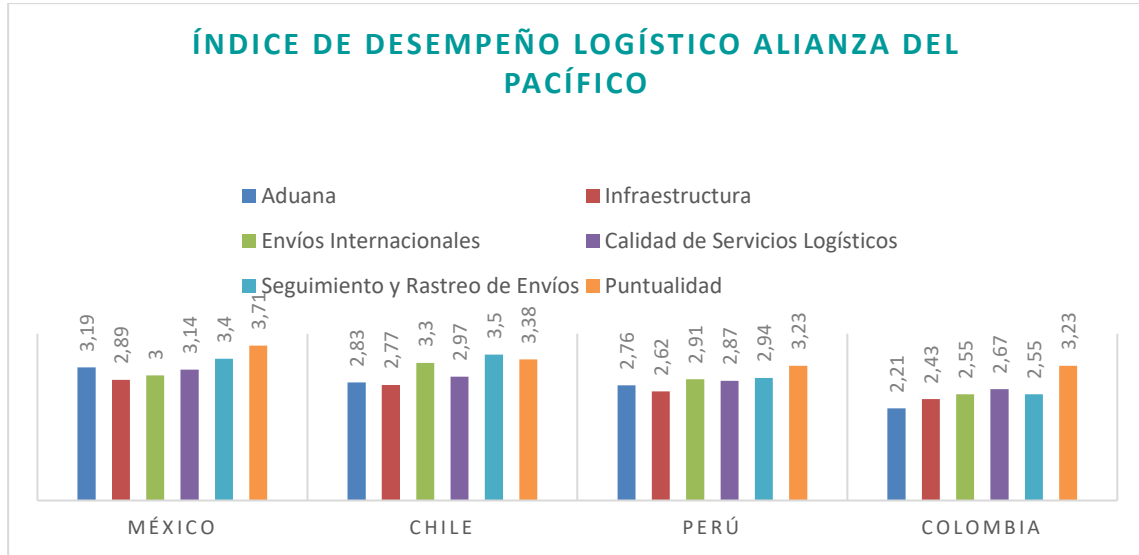
Fuente: ANALDEX. Banco Mundial

Gráfico 12: Cuadro Comparativo índice Logístico Banco Mundial

Índice de Desempeño Logístico				
ITEMS	MÉXICO	CHILE	PERÚ	COLOMBIA
Aduana	3,19	2,83	2,76	2,21
Infraestructura	2,89	2,77	2,62	2,43
Envíos Internacionales	3	3,3	2,91	2,55
Calidad de Servicios Logísticos	3,14	2,97	2,87	2,67
Seguimiento y Rastreo de Envíos	3,4	3,5	2,94	2,55
Puntualidad	3,71	3,38	3,23	3,23

Fuente: ANALDEX. Banco Mundial

Gráfico 13: Desempeño Logístico Alianza del Pacífico



FUENTE: Creación propia en base a datos de ANALDEX- Banco Mundial

2.3 Infraestructura Vial de Colombia

Las condiciones físicas, normativas, estructurales y topográficas de las vías en Colombia han generado varios atrasos importantes en la interconexión vial del país, obteniendo como resultado un aumento en los costos de las exportaciones internas, por ello es importante entender dicha situación y para esto es indispensable conocer el estado más actual de las vías del país. Colombia cuenta con una red vial terciaria, secundaria y primaria.

Las vías secundarias o departamentales se definen como las carreteras que unen las cabeceras municipales entre ellas, así mismo también se consideran como vía secundaria a aquellas que conforman una cabecera municipal y se comunican con una carretera primaria, adicional su construcción, administración y mantenimiento es responsabilidad de los gobiernos departamentales.

Las vías terciarias o municipales son aquellas que comunican los municipios entre sí, así mismo integra a las veredas entre ellas y las cabeceras municipales que les corresponde.

En Colombia dichas vías están constituidas por 111.364 kms, de los cuales el 73% corresponde a la administración de las entidades territoriales, el gobierno cuenta con el 18.7% que lo administra la Subdirección de Red Terciaria y Férrea de Inviás y el resto le corresponde al sector privado con un 8%. En términos de kilómetros lo anterior se puede dividir de la siguiente manera: 36. 618 km están a cargo de los departamentos, 34.918 km corresponden a los municipios, 25.577 km de las vías terciarias están a cargo de Inviás. Por último 12.251 km los administran los privados.

En Colombia dicha red vial secundaria y terciaria, son de gran importancia para el desarrollo de las regiones ya que conforman alrededor del 86% de las vías del país. Son las encargadas de conectar la zonas rurales y agrícolas con los grandes centros urbanos y de consumo del país.

La planeación, administración y construcción de dichas vías en Colombia, no han tenido procesos definidos y continuo, ya que en la teoría todo funciona adecuadamente, solo que al revisarla en forma física no existen muchas coincidencias, esto se presenta puesto que la circulación de los recursos no es la más idónea tanto por la mala planeación como por la corrupción, así mismo a esta situación se le suma que la construcción y que su respectivo mantenimiento es más en términos de corrección que preventivos. Así mismo en Colombia las entidades territoriales que regulan las vías no tienen la suficiente capacidad de gestión por lo que muchos de estos proyectos se alteran en relación a la planeación inicial.

Adicional uno de los grandes factores que repercute en las vías secundarias y terciarias, es el hecho de que los datos exactos con los que se cuenta en relación a la cantidad de estas vías no son muy confiables, dado a que el inventario que se hace de estas no es continuo y que su clasificación entre secundaria y terciaria es

confuso, puesto que no se tiene la certeza de que tramo se le asigna a que carretera, lo que genera muchas dificultades en términos de responsabilidades y competencias entre los municipios y departamentos que conforman la red vial.

Como ejemplo de lo anterior, son los datos y estadísticas que presenta el Ministerio de Transporte en relación a la totalidad de Kilómetros que corresponden a una carretera, ya que las diferencias a lo que en realidad sucede es muy pronunciada, lo que las hace poco creíbles para los encargados de la planeación, ejecución, administración y mantenimiento de las mismas, así mismo como para los economistas.

Dichas inconsistencias se presentan porque la red vial secundaria y terciaria del país que representa el 86%, no cuenta con información que sea organizada y sistematizada, además que no se lleva un control muy regulado en relación a la cantidad de vías pavimentadas, los únicos datos en relación a este tema que se pueden disponer son los que suministra INVÍAS, lo que hace que la información sea muy reducida. (Yepes, Ramírez y Villar)

La red vial secundaria y terciaria del país se encuentra en estado crítico ya que lentamente se han ido deteriorando, dado a la poca inversión que se les ha dispuesto tanto para nuevas construcciones como para el mantenimiento de las vías actuales, dichos recursos los proporcionan el gobierno nacional y los departamentos.

Dentro de la red vial de Colombia también se puede observar la red Primaria, la cual se define como aquellas que están conformadas por troncales (aquellas que Predominan en dirección Norte – Sur) y transversales (Predominan en dirección Este- Oeste). Estas permiten la integración de las principales zonas de producción y de consumo, así mismo permiten la conexión de las fronteras con los puertos destinados al comercio internacional.

El propósito de la construcción de estas vías primarias es contribuir de manera significativa al desarrollo económico del país, aunque en Colombia la construcción de estas no ha sido muy efectiva, a causa a la gran inversión que se debe destinar, dado que dicha inversión se ve reflejada desde su planeación, la cual debe de tener en cuenta las especificaciones geométricas, tengan una o dos calzadas, así mismo se debe de realizar su diseño y lo ideal es hacerlo en tres fases las cuales son: pre factibilidad, su factibilidad y el diseño final o definitivo, luego de lo anterior se hace el análisis financiero y técnico para sus construcción. (Construdata)

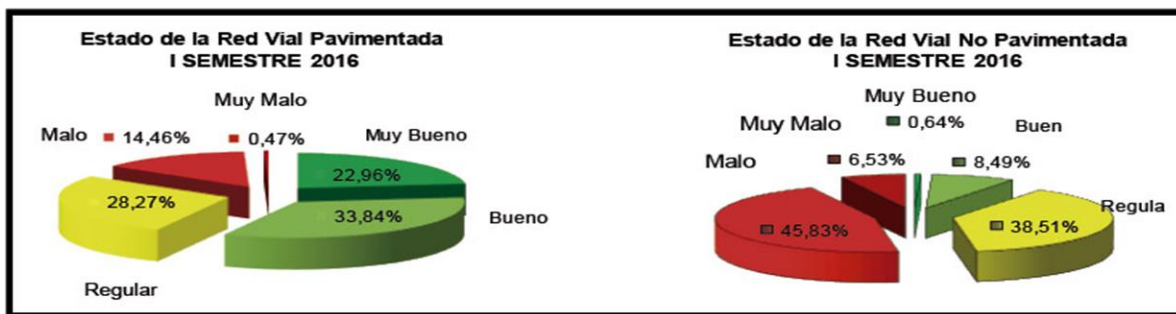
En Colombia la red vial primaria está conformada por 17. 143 Kilómetros los cuales están divididos de la siguiente manera: 11.463 km a cargo de Invias y 5.680 km concesionados. Para un total de 128.000 kilómetros.

Tabla 2: Estado de la red vial criterio técnico primer semestre 2016

RESUMEN														jul-16	
TERRITORIAL	PAVIMENTADO (Kms)					SIN PAVIMENTAR (Kms)					RED TOTAL CALIFICADA				
	MUY BUENO	BUENO	REGULAR	BAJO	MUY BAJO	MUY BUENO	BUENO	REGULAR	BAJO	MUY MALO	PAV.	SIN PAV.	INTERV.	TOTAL	
ANTIOQUIA	23,44	123,89	169,88	51,66	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	368,47	0,00	4,49	372,96	
ATLANTICO	0,00	9,29	0,00	0,00	0,00	0,00	10,80	28,83	20,50	0,00	9,29	60,13	0,00	69,42	
BOLIVAR	28,03	32,01	7,97	0,35	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	68,36	0,00	0,00	68,36	
BOYACA	71,14	189,37	180,93	71,41	0,08	0,00	12,77	93,54	86,04	21,85	512,93	214,00	0,00	726,93	
CALDAS	88,72	73,26	8,85	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	170,83	0,00	0,00	170,83	
CAQUETA	149,03	56,21	97,08	80,15	1,01	0,00	4,15	18,32	11,21	23,39	383,48	57,07	3,75	444,30	
CASANARE	10,23	341,79	194,22	39,83	0,00	0,00	15,10	51,52	53,66	0,08	586,07	120,36	0,00	706,43	
CAUCA	96,29	177,42	174,04	96,22	7,86	5,90	27,19	214,16	379,83	28,88	551,83	655,96	0,00	1.207,79	
CESAR	67,51	34,71	4,02	18,25	4,00	0,00	0,00	6,03	30,76	1,00	128,49	37,79	0,00	166,28	
CHOCO	68,22	48,32	24,42	0,05	0,95	0,00	7,81	46,56	53,39	31,21	139,96	138,97	0,00	278,93	
CORDOBA	9,93	51,23	60,54	99,77	0,00	0,00	1,00	17,21	33,35	1,02	221,47	52,58	0,00	274,05	
CUNDINAMARCA	15,98	69,85	30,77	17,25	0,00	0,00	8,74	12,49	7,08	0,90	133,85	29,21	0,00	163,06	
GUAJIRA	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
HUILA	52,35	85,89	68,44	48,81	1,03	0,00	21,38	91,71	108,95	0,00	256,52	222,04	0,00	478,56	
MAGDALENA	1,28	10,04	30,62	5,93	9,75	0,00	0,00	59,60	18,97	7,42	57,62	88,29	0,00	143,91	
META	76,16	13,34	172,73	35,91	4,89	4,07	0,20	86,82	65,63	22,79	303,03	179,61	0,00	482,64	
NARIÑO	290,99	159,87	102,88	66,16	0,30	0,00	0,00	3,86	28,06	0,00	620,20	31,92	0,00	652,12	
N. DE SANTANDER	36,55	152,99	128,93	70,92	0,00	0,00	4,91	36,13	64,25	13,93	387,39	118,02	0,00	505,41	
PUTUMAYO	93,56	38,69	6,57	4,33	0,00	0,00	5,71	54,37	85,92	2,00	143,15	148,00	0,00	291,15	
QUINDIO	33,60	45,59	9,70	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	88,89	0,00	0,00	88,89	
RISARALDA	46,40	74,11	37,70	3,11	0,00	0,00	4,50	38,67	13,93	0,00	161,32	57,10	0,00	218,42	
SANTANDER	55,38	226,07	83,03	83,80	0,00	4,79	80,57	65,27	33,26	2,99	448,28	186,88	0,00	635,16	
SUCRE	2,68	11,99	15,40	35,22	0,00	0,83	0,00	0,00	0,00	0,00	65,29	0,83	0,00	65,92	
TOLIMA	69,39	44,59	24,07	8,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	145,03	0,00	0,00	145,03	
VALLE	69,76	66,50	119,11	27,46	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	282,83	0,00	41,97	324,80	
OCAÑA	0,00	8,82	45,94	52,82	0,40	0,00	0,00	0,00	8,48	0,00	107,18	6,48	0,00	113,66	
S. ANDRÉS y PROV.	9,73	17,51	11,12	7,32	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	45,88	0,00	0,00	45,88	
TOTAL RED VIAL	1.466,35	2.161,15	1.805,66	923,81	99,27	15,39	203,33	925,49	1.101,27	159,95	6.387,24	2.403,04	50,21	8.840,49	
	22,96%	33,84%	28,27%	14,46%	0,47%	0,64%	8,49%	38,51%	45,83%	6,53%	72,25%	27,18%	0,57%		

Fuente: Estado de la Red Vial (INVIAS)

Gráfico 14: Red Vial Pavimentada y no Pavimentada



Fuente: Estado de la Red Vial (INVIAS)

Haciendo énfasis en el estado de la red vial el Instituto Nacional de Vías, nos presenta un informe detallado del estado de la red vial, como se puede observar en la tabla y en los gráficos, el estado de la red vial pavimentada es deficiente, ya que el 43,2% está dentro de la red que es regular, malo y muy malo, además que se cuenta con muy pocas vías en buen estado, y por otro lado el estado de la red vial no pavimentada es muy precario, el 87,87% se encuentran en estado regular, malo y muy malo. Estas cifras muestran la realidad actual de Colombia y refleja el gran esfuerzo que se debe realizar para que mejore su infraestructura vial y aumente su competitividad en el comercio.

En el ranking de competitividad mundial, Colombia en Calidad de la infraestructura global y en Calidad de Carreteras ocupa el puesto 126, lo que lo ubica en el 50% inferior y a nivel latinoamericano en uno de los lugares más bajos. (Competitiveness)

En 2016 se pone en marcha las tres olas que contemplan las vías de Cuarta Generación (4G) de Concesiones Viales de Colombia, es un programa de infraestructura vial que plantea la construcción y operación en concesión de más de 8,000 km de carreteras, incluyendo 1,370 km de doble calzadas, y 159 túneles, en más de 40 nuevas concesiones, este proyecto tendrá una inversión de \$47 billones de pesos, aunque la infraestructura ha mejorado en los últimos años,

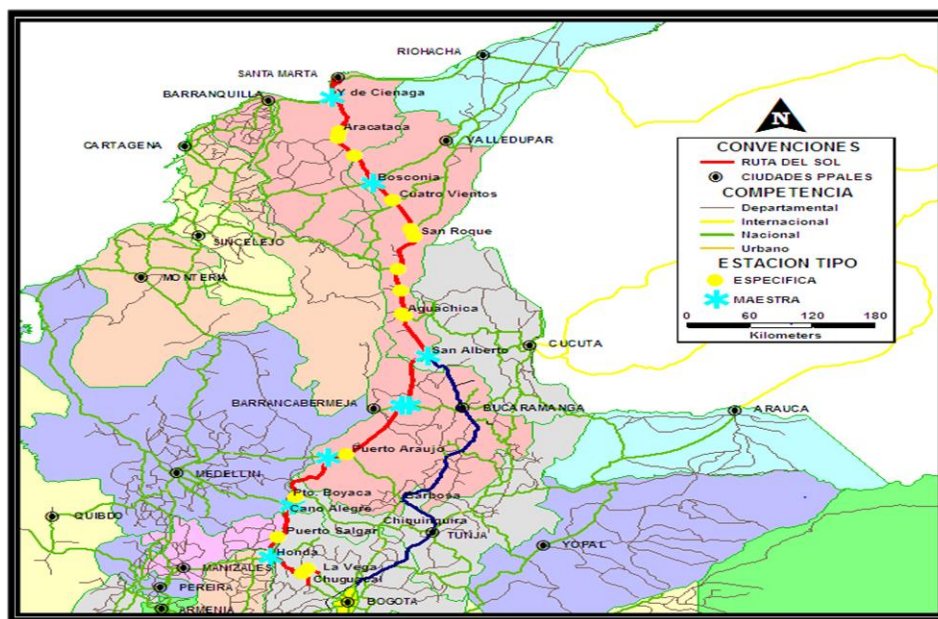
reducir el rezago vial requiere mayores esfuerzos y sobre todo mayor inversión pública y privada.

Colombia cuenta con varios proyectos que son de gran importancia estratégica para la conexión vial del país. Dichos proyectos son llevados a cabo por varias instituciones las cuales son el Instituto Nacional de Vías (Invias) que tiene a cargo el Desarrollo vial transversal del sur, la Construcción de la segunda calzada Loboguerrero – Buenaventura, los Túneles II Centenario – Túnel de la línea y segunda calzada Calarcá – Cajamarca, la Segunda Calzada Ancón Sur – Primavera – Camilo C – Bolombolo y la Transversal Medellín – Quibdó.

Así mismo la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) también tiene varios proyectos a su cargo, los cuales son la Ruta del Sol sectores 1,2 y 3, Briceño – Tunja –Sogamoso y Bogotá – Girardot. (Mintransporte)

Uno de los proyectos a destacar en relación a la interconexión vial del país es la Ruta al Sol, de la cual se hace la siguiente descripción.

Mapa 1: Principales Vías de Colombia - Ruta al Sol



Fuente: Universidad Nacional de Colombia. Sede Bogotá

Es un corredor vial de 1.071 km, el cual conecta al centro del país con la Costa Caribe, comprende 9 departamentos que cuentan con importantes centros tanto de producción, industria, minería, comercio en general como de población.

Los departamentos que la integran son: Cundinamarca, Boyacá, Cesar, Bolívar, Magdalena, Sucre, Córdoba, Antioquia y Santander. El propósito de dicha construcción es comunicar al país desde Bogotá con otras ciudades del interior hasta las ciudades que cuentan con puertos que son Barranquilla, Cartagena y Santa Marta, por medio de vías terrestres.

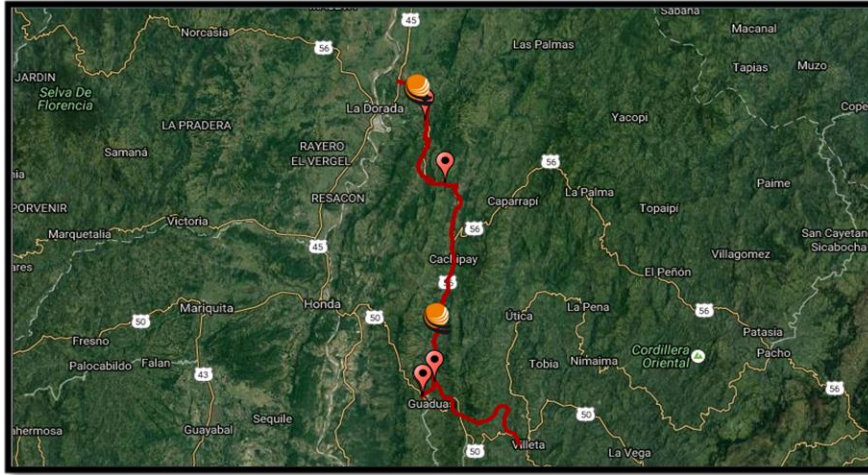
La Ruta al Sol se encuentra dividida en tres secciones, las cuales tienen características diferentes, entre ellas se encuentra su longitud, es decir, la primera sección está planeada de 78 km, la Segunda de 528 km y la tercera de 465 km teniendo un total de 1.071 km.

En la planeación de dicho proyecto se descartaron los túneles que pasarían por las cordilleras, dado a su elevado costo en contraste se van a realizar con un viaducto más económico. Se estima que las dobles calzadas alcancen los 950 km, los cuales se construirán en diez años aproximadamente y se harán utilizando la ingeniería colombiana mediante los sistemas de concesión. El costo de la construcción de esta extensa carretera es de 2.500 millones de dólares. (Ayala) .

Así mismo dicha construcción contará con convenciones de señalización internacional lo que permite contar con una vía segura y a la vez moderna. La construcción actual de la Ruta del sol cuenta con el primer tramo Villeta – Puerto salgar que inicio en noviembre del 2014, la cual atravesó la cordillera oriental logrando que el departamento de Cundinamarca se comuniqué con la troncal del Caribe, esta obra comprende 80 km de construcción en doble calzada, 16,5 km de pavimentación en la vía Dindal – Caparrapí, tiene 3,3 km en la variante Guaduas, logrando la conexión de estos municipios mediante los casos urbanos con la Ruta del sol.

Los tramos 2 y 3 que se han construido en tres años, cuentan con 54 km de pavimentación con doble calzada, durante este periodo se construyeron 72 puentes y 700 metros lineales de túneles.

Mapa 2: Sector 1 - Ruta al Sol



Fuente: Consorcio Vial Helios. 2015

A pesar de los avances de esta obra, la situación actual de este proyecto es deficiente en relación a la planeación inicial, dado que las concesiones han tomado más tiempo de lo planeado, así mismo durante su ejecución se han tenido que suspender varias veces las operaciones de construcción, debido a diferentes inconvenientes que aún no son muy claros.

Adicional a los proyectos anteriores, también es importante mencionar el proceso de las autopistas de la montaña (Puerto Berrio, Valle de Aburrá y Primavera – La Manuela). Une al departamento de Antioquia con: Bogotá, la Costa Atlántica, los departamentos del eje cafetero, así como las concesiones de la Autopista de las Américas y la Ruta del Sol, permitiendo una conexión del tráfico que proviene del sur y occidente del país con el Océano Atlántico. El propósito de esta construcción es la ampliación de cuatro corredores viales que tienen una extensión de 900 kilómetros y del mantenimiento de 1,251 km.

Estos cuatro corredores son: Túnel de Occidente – El tigre: para conectar con la Autopista de las Américas

El siguiente corredor es Hatillo – Don Matías – Caucasia, está hace parte de la troncal de occidente, la cual conecta a la ciudad de Medellín con la costa caribe así mismo esta es la continuación de la vía Bello – Hatillo.

Otra de las troncales es Bello – San José de Nus – Puerto Berrio, está es la encargada de unir a la Troncal de Occidente con la Rutal del Sol.

Por último, se encuentra Ancon Sur – Camilo C – Tres Puertas – La Virginia, está comunica a la ciudad de Medellín con el eje cafetero, el puerto de Buenaventura y la frontera con el país de Ecuador. Así mismo hace parte también de la Troncal de Occidente.

Mapa 3: Ruta de la Montaña



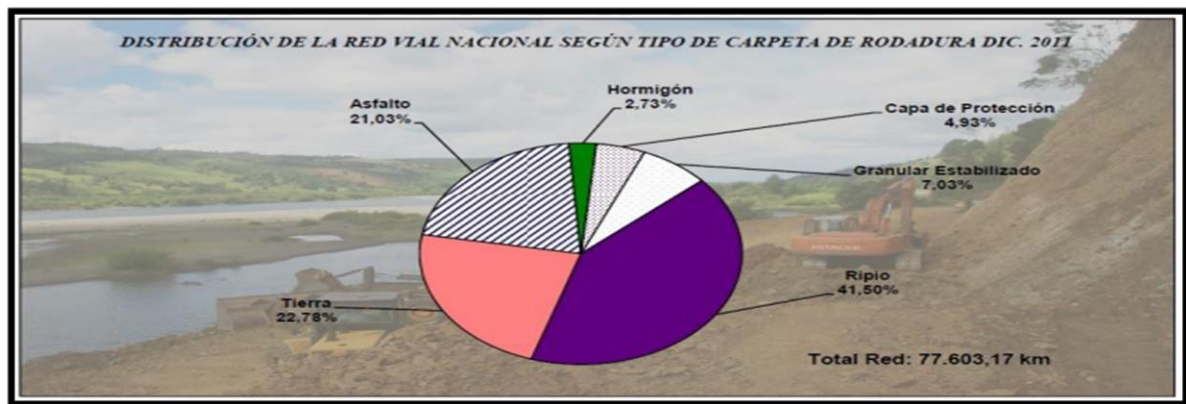
Este proyecto se debe de realizar en varias fases, una de ellas consiste en un proceso de rehabilitación de varios tramos de las vías, con el propósito que estén en óptimas condiciones de transitabilidad, para ello se estiman 500 mil millones de pesos.

Con el Análisis de los dos mega proyectos anteriores, se puede visualizar cual es la visión en infraestructura vial que tiene Colombia, la cual demuestra que el país tiene clara la importancia de hacer la conexión al interior del país para su desarrollo económico y para tener altos estándares de competitividad a nivel mundial. Aunque así mismo se puede observar que la planeación de estos proyectos es imprecisa y que debido a esto su ejecución en la mayor parte de las construcciones es mayor al estimado.

2.4 Infraestructura Vial de Chile

Chile posee 2.525 kilómetros que son vías pavimentadas de doble calzada, así mismo cuenta con una red vial que posee 77.603 kilómetros, de esta red se encuentran pavimentados 18.436,7, la mayoría de esta red se encuentra asfaltada con 59.166,7 kilómetros. Dentro de las quince regiones con las que cuenta Chile, la región de Araucanía y Biobío son las que cuentan más cantidad de vías, es decir la primera de ellas tiene 15,5% y la segunda 11,9%. (legiscomex.com)

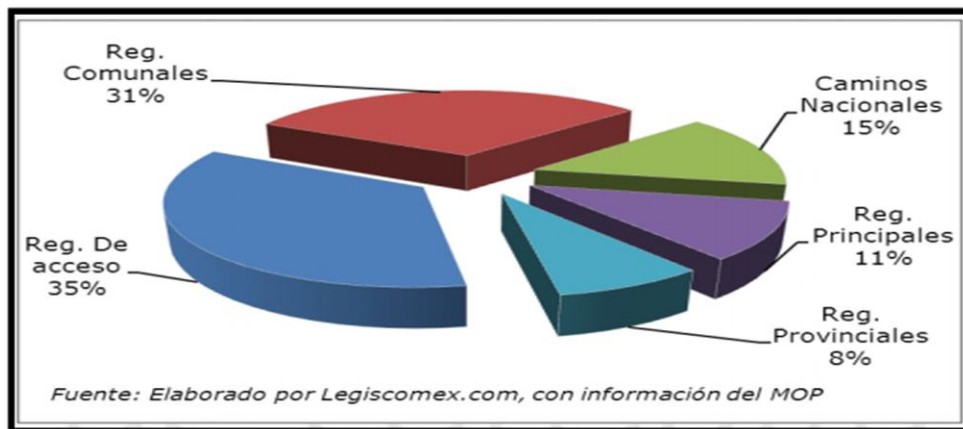
Gráfico 15: Estructura de la Red Vial de Chile



Fuente: Ministerio de Obras Públicas de Chile

Así mismo dentro de Chile hay caminos que son nacionales, adicional hay vías principales regionales, existen regiones provinciales, rutas comunales y regionales de acceso, las cuales cuentan con 11.255 km, 8.567 km, 6.313 km, 24.049 km y 27.329 km respectivamente.

Gráfico 16: Clases de Caminos de la Red Vial de Chile



Fuente: Ministerio de Obras Públicas de Chile

Dentro de los caminos regionales que son principales se pueden clasificar en pavimentados y no pavimentados de los cuales 8.905,6 km corresponden a la primera clasificación y 2.349,4 a la segunda, logrando así un total de 11,255 Km. Las regiones que poseen más vías son Antofagasta al norte del país, Los Lagos y Aysén al sur, con un porcentaje del 18%, 9,3% y 9,1% respectivamente.

La función de los caminos regionales principales es conectar a cada región con un camino nacional a una capital provincial y ellas entre sí.

Los encargados de interconectar los puntos específicos en el interior del territorio comunal o con las vías regionales provinciales son los caminos regionales comunales. Así mismo las regiones que son de acceso son las encargadas de llegar a donde no hay ninguna otra conexión vial.

Gráfico 17: Longitud de Caminos Nacionales

LONGITUD DE CAMINOS NACIONALES, REGIONALES PRINCIPALES Y PROVINCIALES, SEGUN REGION Y TIPO DE CARPETA - DIC. 2011
(Longitud en Km)

Región	Red Vial Pavimentada					Red Vial No Pavimentada				Total
	Asfalto	Hormigón	Asf./Horm.	Asf./Ripio.	Horm./Ripio.	Solución Básica		Ripio	Tierra	
						Capa Protección	Granular Estabilizado			
I	989,99	0,09	0,00	0,00	0,00	68,31	61,78	182,96	411,51	1.714,64
II	1.643,32	2,61	0,00	0,00	0,00	21,47	219,93	127,52	590,94	2.605,79
III	924,44	0,16	0,00	0,00	0,00	79,06	546,84	45,50	78,63	1.674,63
IV	1.122,51	32,33	10,28	0,00	0,00	7,11	121,59	255,20	38,71	1.587,73
V	1.013,12	177,50	22,58	0,00	0,00	61,97	0,00	31,14	12,28	1.318,59
VI	950,13	59,63	45,75	0,00	0,00	33,97	0,00	54,57	84,92	1.228,97
VII	1.303,59	139,86	74,65	0,00	0,00	27,49	68,22	614,89	120,28	2.348,98
VIII	1.748,16	148,06	30,41	0,00	0,00	20,45	15,02	340,91	49,46	2.352,47
IX	1.224,29	72,44	96,76	0,00	0,00	78,64	67,78	277,59	15,72	1.833,22
X	1.188,41	119,40	49,90	0,00	0,00	75,34	0,00	852,52	42,59	2.328,16
XI	224,46	153,89	0,00	0,00	0,00	19,83	122,08	1.046,35	0,00	1.566,61
XII	26,85	529,00	0,00	0,00	0,00	90,99	145,92	1.221,52	2,79	2.017,07
R.M.	992,99	173,03	79,35	0,00	0,00	111,74	0,00	79,22	25,07	1.461,40
XIV	592,26	31,44	99,29	0,00	20,69	43,70	0,00	376,72	39,11	1.203,21
XV	403,60	0,20	0,00	0,00	0,00	25,00	215,06	2,49	337,19	983,54
Total	14.348,12	1.639,64	508,97	0,00	20,69	765,07	1.584,22	5.509,10	1.849,20	26.225,01

Notas: - El tipo de carpeta Asfalto incluye a las mezclas asfálticas y los tratamientos asfálticos efectuados con proyecto específico.
- La Red Vial Solución Básica considera las Capas de Protección y las Carpetas Granulares Estabilizadas.
- La Red Vial comprendida en este cuadro también se conoce como "Red Vial Básica", como se indicaba en los Informes de Dimensionamiento de los años anteriores.
- Información a Diciembre del año 2011.

Fuente: Ministerio de Obras Públicas, Red vial de Chile 2011.

Su transporte de carretera se encuentra conformado por un alrededor de 50.214 camiones, así mismo por 25.462 remolques, con 40.179 tracto camiones, con 51.153 semi remolques y con otros no identificados que equivalen a 4.005. Los vehículos se dividen por año de uso de los cuales el 87,4% es menor a 5 años, entre los 5 años y 10 años se encuentra el 86,4%, entre los 11 y los 15 años se encuentra el 41,2% y los vehículos con más de 15 años equivalen al 48,83%.

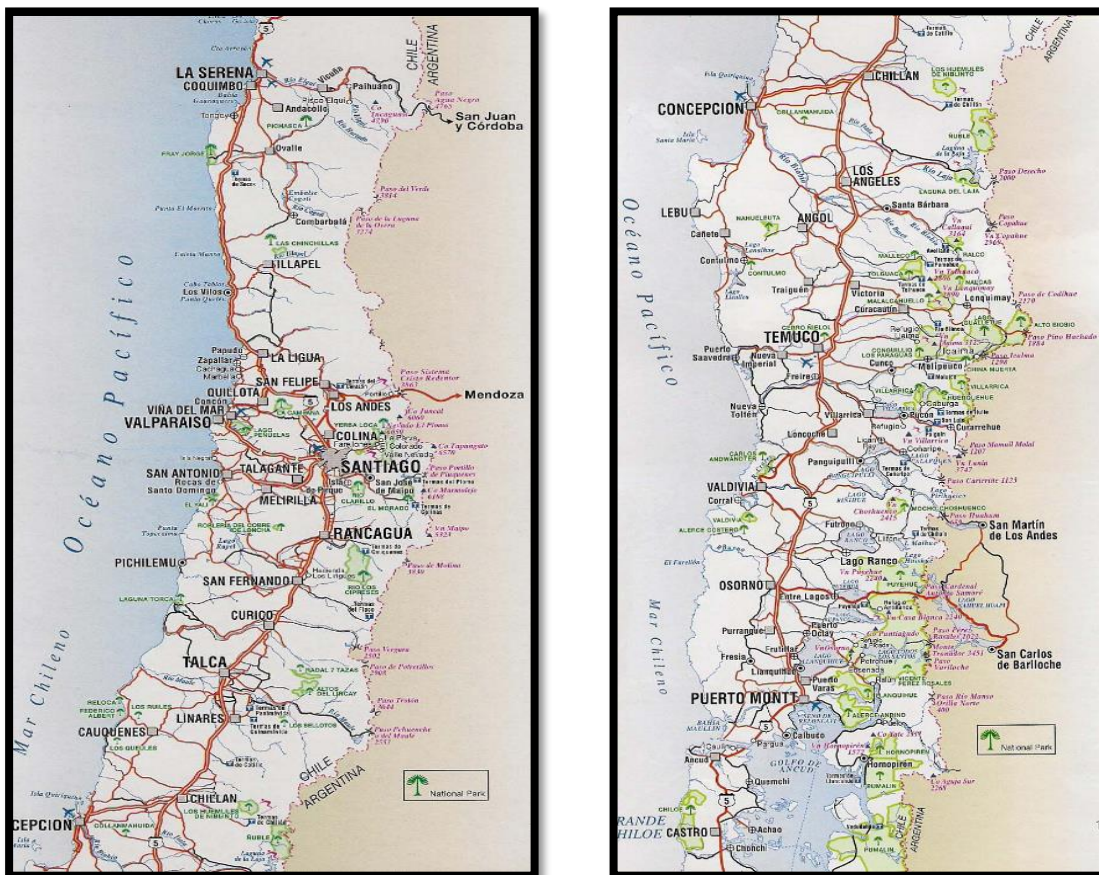
Para el año 2013 el gobierno de Chile de acuerdo al plan de infraestructura que planeó hasta el año 2020, organizó sus recursos económicos para que cada una de las 15 regiones invierta en mantenimiento, construcción de vías de doble calzada, puentes y demás.

Dentro de la organización de este país cada una de las regiones administra los recursos que destina el gobierno para las carreteras, siguiendo los lineamientos del gobierno.

Uno de los mega proyectos que Chile tiene es conectar a los puertos y pasos fronterizos desde el norte hasta el sur con la creación de una ruta costera que consta de 3.800 km, esto con el fin de dar más acceso para la carga que exporta como dar más apertura a la carga que se importa.

Desde el centro de Chile con Arica hasta Punta Arenas, se encuentra la principal Ruta de transporte carretero de este país, así mismo para la conectividad vial de Chile se estructuró una unión entre las rutas 7 y 5 que son el puerto Montt. La inversión que se estimó para esto es de 35.000 millones de pesos chilenos

Mapa 4: Principal Ruta Terrestre de Chile



Fuente: Ministerio de Obras Públicas de Chile. (MOP)

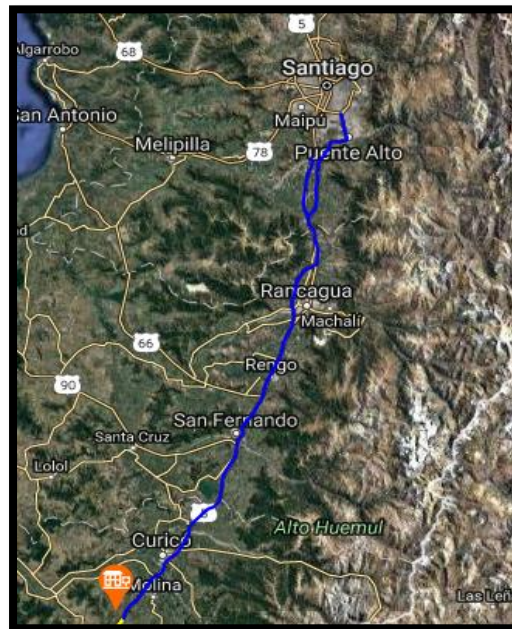
2.4.1 Rutas Principales de Chile

2.4.1.1 Ruta del Maipo

Esta ruta permite que tanto el transporte de carga internacional como el intrarregional sea mucho más fácil, adicional permite un ágil desplazamiento de los automotores que viajan de sur a norte con carga larga. Así mismo esta permite los flujos entre provincias y a nivel local, estos beneficios se logran dado que la conexión que tiene el área Metropolitana con el sur hace que esto sea más accesible, lo que mejora de manera significativa la articulación longitudinal interregional de dicho país. Adicional dicha conexión cuenta con elevados estándares tanto de seguridad como de diseño.

Tramo: Santiago – Talca. Longitud: 237.062 km

Mapa 5: Ruta del Maipo



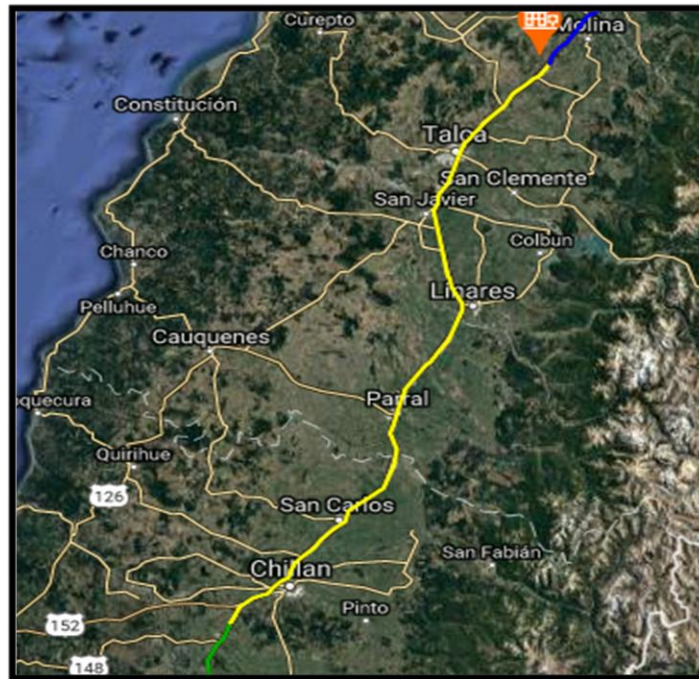
Fuente: Isa Internacional - Intervial Chile

2.4.1.2 Ruta del Maule

Esta es la expansión de una autopista de doble calzada, la cual tiene aproximadamente entre 220 y 413 kilómetros de la Ruta 5 Sur, con una longitud aproximada de 193.31 kilómetros. Dicha ruta es una concesión del tramo Talca – Chillán. La construcción permitió ampliar la capacidad de la vía y el servicio que esta presta.

Tramo: Talca – Chillán. Longitud: 193.31 km

Mapa 6: Ruta del Maule



Fuente: Isa Internacional - Intervial Chile

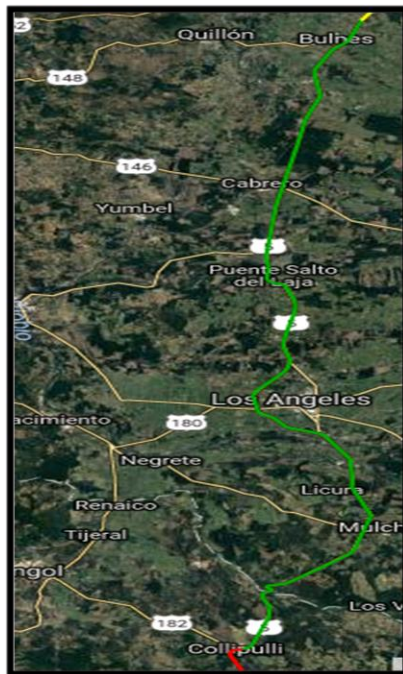
2.4.1.3 Ruta del Bosque

Permite conectar de forma más eficiente los grandes focos urbanos del Centro y Sur del país, está ruta además permite ahorro en los tiempos de viaje, lo que permite más seguridad y comodidad para todos los usuarios que transitan por la vía.

La ruta cuenta con vigilancia permanente, es decir tiene cámaras de seguridad funcionando las 24 horas, cuenta con alertas de seguridad que son 166 citófonos ubicados a ambos lados de la ruta cada dos kilómetros. A demás de lo anterior cuenta con servicios de control, señalización, demarcación, cuenta con auxilio mecánico con grúa, primeros auxilios y ambulación subcontratadas, de igual manera cuenta con tres áreas de iluminación que sirven adicionalmente a los camiones y camioneros para su estacionamiento, recreación, servicios higiénicos y agua completamente potable.

Tramo: Chillán – Collipulli. Longitud: 161 km

Mapa 7: Ruta del Bosque



Fuente: Isa Internacional - Intervial Chile

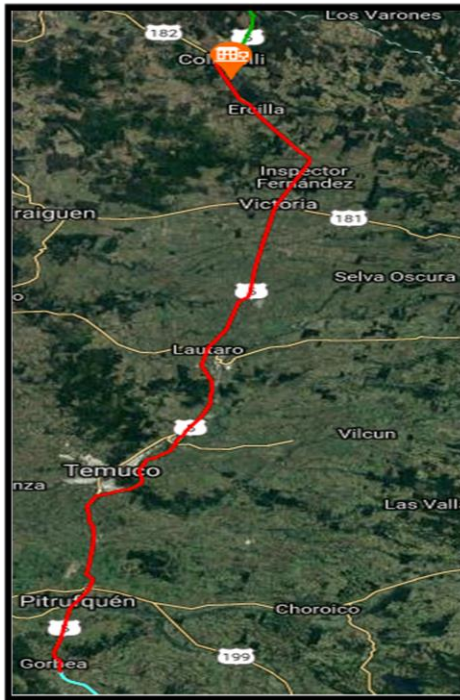
2.4.1.4 Ruta de la Araucanía

En esta ruta se instalan unos bypass con el propósito de controlar y evitar el tráfico de la carga larga, haciendo énfasis en los camiones que cuentan con capacidad de alto tonelaje, dado que estos estaban transitando por las zonas de Temuco y

Gorbea y allí se estaban formando altas congestiones y adicional a esto las vías se estaban desgastando los pavimentos de forma anticipada de dichos lugares.

Tramo: Collipulli – Temuco. Longitud: 144 km

Mapa 8: Ruta de la Araucanía



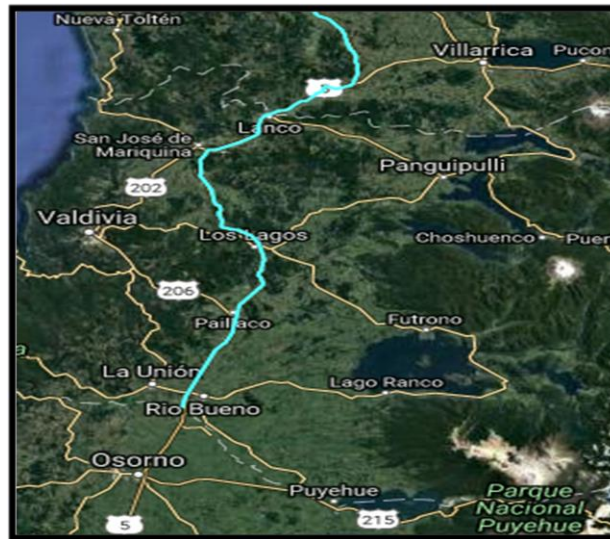
Fuente: Isa Internacional - Intervial Chile

2.4.1.5 Ruta de los Ríos

La ruta facilita el transporte de carga tanto internacional, nacional como local, genera más comodidad a la hora de desplazarse a los automóviles que viajan largas distancias y así mismo el flujo de los vehículos provenientes de Cautín y Valdivia. Permite una conexión entre el centro y el sur de Chile, logrando la integración de mercados locales con puertos entre estos se encuentra Niebla, puerto Montt así como de ciudades de Argentina entre ellas Angostura y Bariloche.

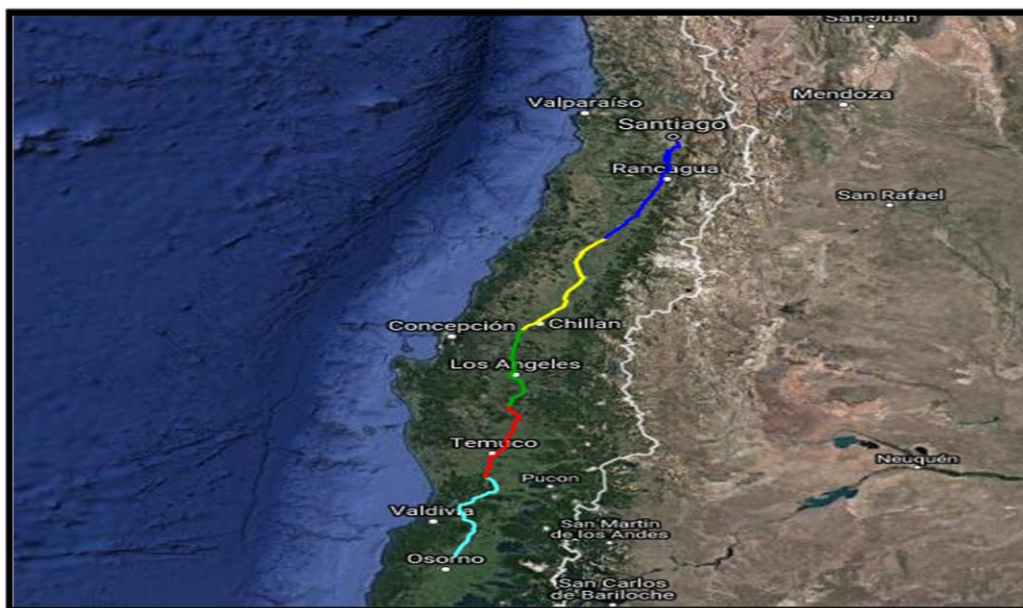
Tramo: Temuco – Río Bueno. Longitud: 172 Km

Mapa 9: Ruta de los Ríos



Fuente: Isa Internacional - Intervial Chile

Mapa 10: Mapa Consolidado Total Rutas



Fuente: Isa Internacional - Intervial Chile

2.5 Infraestructura Vial México

En México la red de carreteras es la más utilizada al igual que en otros países, esta cuenta con 370.000 km los cuales están integrados por carreteras, autopistas, caminos y brechas, que generan la comunicación vial de todo el país.

La red vial se encuentra conformada por 50.000 km de carreteras de jurisdicción federal, de estas últimas 9.000 pertenecen a autopistas, las carreteras estatales cuentan con 80.000 km, los caminos rurales poseen 170.000 km y por último las brechas cuentan con 70.000 km.

La red vial de México se clasifica en cinco tipos debido al diseño de las vías, su señalización, el número de carriles, su equipamiento, las especificaciones geométricas. El primer corresponde al nivel más elevado, su nombre es Eje de Troncales de Transporte o ET, de acuerdo a esto México cuenta con catorce troncales, las cuales constituyen la columna vertebral de la extensa red de, dentro de estas se encuentran las troncales longitudinales que están conformadas por Peninsular del Yucatán, México – Puebla - progreso, Puebla – Oaxaca – Ciudad Hidalgo, Veracruz – monterrey, México – Nuevo Laredo, México Nogales, Transpeninsular de Baja California. También, las troncales Transversales que están conformadas por, Mazatlán – Matamoros, Manzanillo – Tampico, Altiplano, México – Tuxpan, Acapulco - Veracruz, Circuito Transismico.

Mapa 11: Principales Troncales de México



Fuente: Secretaría de Comunicación y Transportes

Las troncales comunican a todo el país, es decir conectan las capitales estatales, con las ciudades consideradas medias y con las ciudades de concentración metropolitana, adicional a esto también las une con los puentes de mayor paso fronterizo y con los puertos marítimos más importantes.

El otro tipo es asignado a las Autopistas y se le denomina de Categoría tipo A, luego sigue la red primaria que se le denomina de tipo B, estas son las carreteras que conforman la red primaria del país, Así mismo estos tres tipos de vías que son troncales, autopistas y red primaria se subdividen de acuerdo el número de carriles con los que cuente, dicho número de carriles pueden ser dos o cuatro, por lo que para su nomenclatura al número de carriles se le asigna las iniciales del tipo de vía, es decir ejemplo, ET4, A2, B2.

Así mismo también se clasifican en tipo C y D, la primera de esta clasificación corresponde a las carreteras que cuentan con dos carriles y que se les denomina red secundaria y la segunda clasificación hace referencia a la red alimentadora

Para lograr realizar esta nomenclatura se debe de adherir al reglamento de dimensiones y peso. Para clasificarlas la capacidad de tonelaje es determinante, la

combinación de vehículos y la unidad integral también son indispensables para ello. De acuerdo a lo anterior las vías de tipo D, son las que soportan menos tonelaje y las de tipo ET son las que soportan más cantidad de tonelaje.

2.5.1 Carreteras Principales de México

2.5.1.1 Carrera Federal 45 - Panamericana

Es la carretera mexicana más importante, la cual une al norte con el centro del país, iniciando en la Ciudad de Juárez en Chihuahua y terminando en Querétaro.

2.5.1.2 Autopista Federal de México Nogales la Autopista del Pacífico

Es la segunda Carretera más importante de este país, dado que une a las ciudades principales del centro occidente con las del noroeste, comenzando en la Ciudad de México, Guadalajara hasta el Estado de Sonora en Nogales, y luego va de Mexicali hasta Tijuana.

Esta carretera permite pasar por el santuario de las mariposas monarcas ubicado en Michoacán, dicha carretera es conocida por alto nivel de diseño y construcción, logrando más rapidez a los usuarios que transitan por esta.

2.5.1.3 Autopista Federal 40 de Reynosa a Mozatlan por Puerto Espinazo del Diablo

Esta es la carretera más comercial con la que cuenta México para comunicarse con los Estados Unidos, es considerada un ícono en América por su uso en la industria, así mismo es una vía de muchos matices dado que pasa por zonas tropicales como Tamaulipas, zonas áridas y con desiertos como Coahuila y Durango y hasta zonas

2.6 Infraestructura Vial de Perú

En el Perú se ha dado un avance en la longitud y en el estado de las vías durante los últimos años. Para el 2012 la red nacional vial contaba con 140,669 Km; para el 2015 la Red Vial del Perú consta de una longitud de 166.114 km de carreteras, que se encuentra conformada por tres grandes redes:

Red vial vecinal o rural (114.665 km) representa el 69%.

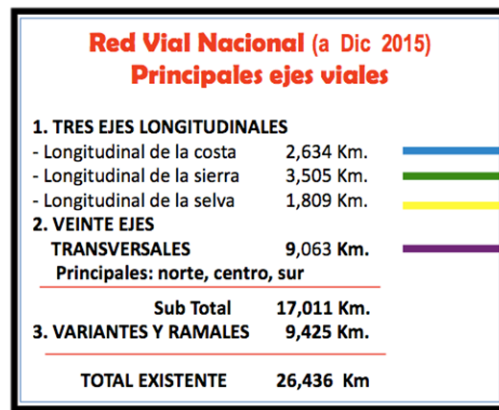
Red vial nacional (26.436 km) representa el 16%.

Red vial departamental (25.012 Km) representa el 15%.

El 86,6% de las vías NO encuentran pavimentadas, este deterioro se ve notoriamente marcado en la red vial departamental y vecinal; abarcan rutas de importancia regional que conectan las capitales de departamento con las principales ciudades al interior de Región y vías que vinculan capitales distritales y centros importantes con la capital de la provincial, respectivamente, la mayor parte de estas vías se encuentran sin afirmar o en condición de trocha. El mal estado en la conservación de la red vecinal desmejora por la topografía del país, especialmente en la Región de la Sierra, que es afectada por factores climáticos y la falta de mantenimiento, lo que ha dificultado el desarrollo de las zonas rurales y contribuido al aislamiento de las comunidades pobres. Dentro de la Red principal de Perú (Red Vial Nacional) las principales carreteras son:

- Carretera Longitudinal de la Costa o Panamericana, esta carretera enlaza las fronteras con Ecuador y Chile
- Carretera Longitudinal de la Sierra o Caminos del Inca, conecta con las fronteras con Ecuador y Bolivia.
- Carretera Longitudinal de la Selva o Margina de la Selva, conecta al Río Canchis con la frontera de Ecuador y al Puerto Pardo/Río Heath con Bolivia. También conecta a ciudades importantes como San Ignacio, Jaén, Bagua, Moyobamba, Tarapoto y Tingo María.

Figura 7: Infraestructura Vial de Perú



Fuente: Provias Nacional

Mapa 12: Principales Vías de Perú



Fuente: Provias Nacional

Como se puede observar en la gráfica la red vial nacional es una pequeña parte de la red vial completa, las carreteras de la Sierra y la costa tienen actualmente el 100% de su Red vial pavimentada, en cuanto a la Red Nacional el Ministerio de transporte y comunicaciones ha hecho avances a 2015 ya que tiene pavimentado 18.420 km, faltando solamente 8.016km por pavimentar. A pesar de estos avances

Perú se ubica por debajo del promedio de América latina en la infraestructura terrestre, existe una gran necesidad de aumentar las inversiones y concesiones para el mejoramiento de la Red vial. Perú cuenta con un sistema de transporte y logística deficiente para el sector productivo, lo que resulta en un elevado costo logístico que representa el 34% del valor del producto, que es una cifra muy superior al promedio de Latinoamérica que es de 24%

Desde el año 2016 a 2021 se invertirá gran cantidad de dinero para el mejoramiento de la infraestructura terrestre, el avance de Perú en cuanto a sus vías ha sido deficiente al pasar de los años debido a que se generan muchos proyectos, pero no se ejecutan de la mejor manera.

Los proyectos para mejorar la competitividad peruana se enfocan en los ejes transversales de integración, Carretera IIRSA Norte conecta los puertos peruanos de Paita y Bayovar con los puertos brasileros de Manaus, Santarem, Macapa, y Belem; carretera IIRSA Sur conecta los puertos peruanos de San Juan de Marcona, Matarani, con los puertos brasileros de Santos y Paranagua; carretera IIRSA Centro que Interconectará el puerto del Callao con Brasil a través de Cruzeiro do Sul. Por lo tanto, se espera para el 2021 grande cambio en la infraestructura que ayude a mejor su competitividad.

De acuerdo a lo planteado anteriormente se puede deducir que la infraestructura vial de los miembros de la alianza del pacífico, está mucho más avanzada en relación a Colombia, dado que se puede evidenciar que la infraestructura vial de dichos países es mucho más desarrollada tanto en la organización para la construcción de estas como en su administración y eficiencia. Ahora haciendo el paralelo para Colombia, esto le genera una gran desventaja, por lo tanto, esto implica pérdida de oportunidades comerciales frente a los miembros de dicha alianza.

Así mismo es importante mencionar que los avances en materia de infraestructura vial de Colombia son importantes en comparación con periodos anteriores, solo

que dichos esfuerzos deben de ser realizados mejor planeados y administrados para que su tiempo de construcción e implementación sean mucho más rápidos y efectivos para aumentar y facilitar los procesos comerciales tanto internos como externos, logrando así aumentar las oportunidades comerciales, es decir disminuir costos logísticos nacionales e internacionales.

2.7 Identificación de Posibles Pérdidas de Oportunidades Comerciales de Colombia Intra Alianza del Pacífico.

El propósito de comparar las importaciones y las exportaciones entre los miembros de la Alianza del Pacífico, ayuda a determinar qué tan competitivo está Colombia en estos aspectos con dichos miembros, adicional a esto la información que esto genera permite determinar cuáles son las posibles pérdidas de oportunidades comerciales que puede experimentar Colombia a causa de dicha situación.

Se hace una identificación de los 40 grupos de productos más exportados de Colombia hacia el mundo y al resto de países miembros de la Alianza de Pacífico y lo contrastaremos con los 40 productos más importados por estos países desde el mundo, para identificar las posibles oportunidades no percibidas por Colombia, y de esta manera aumentar las exportaciones y las relaciones Comerciales intra alianza.

2.7.1 Principales Productos de Exportación de Colombia

En el siguiente cuadro se puede apreciar los principales productos que Colombia exporta, dicho cuadro se presenta con el propósito de comparar cuales son los principales productos que Colombia le ofrece tanto al mundo como a los miembros de la Alianza del Pacífico, así mismo esto es con el objetivo de determinar qué tan competitivo está Colombia con dichos miembros.

Tabla 3: Exportaciones de Colombia al Mundo

EXPORTACIONES DE COLOMBIA AL MUNDO 2015				
No.	Codigo	Nombre Materias Primas	xkij	rca
	Total	Todas Materias Primas	35690767	1
1	'333'	Aceites de petróleo y aceites obtenidos de minerales bituminosos, crudos	12834380	1
2	'321'	Hulla, pulverizada o no, pero sin aglomerar	4257412	1
3	'071'	Café y sucedáneos del café	2810168	1
4	'292'	Productos vegetales en bruto, n.e.p.	1333429	1

5	'334'	Aceites de petróleo y aceites obtenidos de minerales bituminosos (excepto los aceites crudos); preparados, n.e.p., que contengan por lo menos el 70% de su peso en aceite de petróleo o aceites obtenidos de minerales bituminosos	1281122	1
6	'971'	Oro no monetario (excepto minerales y concentrados de oro)	1090932	1
7	'057'	Frutas y nueces (excepto nueces oleaginosas, frescas o secas)	888148	1
8	'591'	Insecticidas, raticidas, fungicidas, herbicidas, productos antigerminantes y reguladores del crecimiento de las plantas, desinfectantes y productos análogos, presentados en formas o envases para la venta al por menor o como preparados o artículos	456217	1
9	'542'	Medicamentos (incluso medicamentos veterinarios)	454203	1
10	'575'	Otros plásticos en formas primarias	452284	1
11	'671'	Arrabio, fundición especular, hierro esponjoso, granallas y polvo de hierro o acero y ferroaleaciones	430418	1
12	'553'	Productos de perfumería, cosméticos o preparados de tocador (excepto jabones)	380498	1
13	'061'	Zúcares, melaza y miel	364175	1
14	'422'	Grasas y aceites fijos de origen vegetal, en bruto, refinados o fraccionados, excepto los "blandos"	339365	1
15	'325'	Coque y semicoque (incluso residuos) de carbón, de lignito o de turba, aglomerado o no; carbón de retorta	302581	1
16	'781'	Automóviles y otros vehículos automotores diseñados principalmente para el transporte de personas (excepto vehículos del tipo utilizado para transportes públicos), incluso camionetas y automóviles de carrera	302097	1
17	'573'	Polímeros de cloruro de vinilo o de otras olefinas halogenadas, en formas primarias	283626	1
18	'582'	Planchas, hojas, películas, cintas y tiras de plásticos	273227	1
19	'288'	Desperdicios y desechos no ferrosos (chatarra) de metales comunes, n.e.p.	262489	1
20	'642'	Papeles y cartones recortados en tamaños o formas determinadas y artículos de papel o cartón	248077	1
21	'062'	Artículos de confitería preparados con azúcar	246362	1
22	'893'	Artículos, n.e.p., de materiales plásticos	218358	1
23	'845'	Prendas de vestir de tejidos de punto o ganchillo o de otros tejidos, n.e.p.	201469	1

24	'554'	Jabón y preparados para limpiar y pulir	177669	1
25	'641'	Papel y cartón	167505	1
26	'667'	Perlas, piedras preciosas y semipreciosas, en bruto o labradas	160802	1
27	'562'	Abonos (excepto los del grupo 272)	142778	1
28	'691'	Estructuras y partes de estructuras, n.e.p., de hierro, acero o aluminio	139618	1
29	'611'	Cuero	131628	1
30	'034'	Pescado, fresco (vivo o muerto), refrigerado o congelado	126267	1
31	'778'	Máquinas y aparatos eléctricos, n.e.p.	116674	1
32	'841'	Abrigos, chaquetas, trajes, chaquetas sport, pantalones, pantalones cortos, ropa interior, ropa de dormir y artículos análogos para hombres y niños, de tejidos que no sean de punto o ganchillo	111239	1
33	'048'	Preparados de cereales y preparados de harina o fécula de frutas o legumbres	108118	1
34	'343'	Gas natural, licuado o no	95616	1
35	'664'	Vidrio	95498	1
36	'598'	Productos químicos diversos, n.e.p.	92050	1
37	'771'	Aparatos de electricidad (excepto aparatos eléctricos rotativos del grupo 716) y sus partes y piezas	88072	1
38	'533'	Pigmentos, pinturas, barnices y materiales conexos	84194	1
39	'821'	Muebles y sus partes; camas, colchones, somieres, cojines y artículos rellenos similares	83745	1
40	'784'	Partes, piezas y accesorios de los automotores de los grupos 722, 781, 782 y 783	82990	1

Fuente: Cepal, Índice Balassa y CUCI. Rev. 3

De acuerdo al índice de Balassa de la CEPAL, el primero grupo de productos más exportado de Colombia hacia el mundo es el 333 Aceites de petróleo y aceites obtenidos de minerales bituminosos, crudos; este representó el 35,96% de las exportaciones totales y generó una suma de USD 12.834.380,11 en el 2015. Este resultado, no debe sorprender ya que, como se mencionó al inicio de la

investigación, el petróleo se consolidó en Colombia como el principal reglón de exportación, haciendo cada vez más aguda la dependencia de la economía nacional hacia este producto.

El segundo lugar es para el grupo 321 Hulla, pulverizada o no, pero sin aglomerar, que generó una suma de USD 4.257.412,07 y representa el 11,92 % de las exportaciones, son los dos grupos de productos más exportados a nivel mundial por parte de Colombia y representan casi el 50 % de estas.

2.7.2 Principales Productos de Importación Perú

Tabla 4: Importaciones de Perú desde el Mundo

IMPORTACIONES DE PERU DESDE EL MUNDO 2015				
No.	Código	Nombre materias primas	xki	%
	Total	Todas las Materias primas	38104614	
1	'334'	Aceites de petróleo y aceites obtenidos de minerales bituminosos (excepto los aceites crudos)	2195776	5,762
2	'764'	Equipos de telecomunicaciones, n.e.p., y sus partes y piezas n.e.p., y accesorios de los aparatos correspondientes al capítulo 76	1744517	4,578
3	'333'	Aceites de petróleo y aceites obtenidos de minerales bituminosos, crudos	1630996	4,28
4	'781'	Automóviles y otros vehículos automotores diseñados principalmente para el transporte de personas (excepto vehículos del tipo utilizado para transportes públicos), incluso camionetas y automóviles de carrera	1591562	4,177
5	'782'	Vehículos automotores para el transporte de mercancías y vehículos automotores para usos especiales	814752	2,138
6	'752'	Máquinas de procesamiento automático de datos y sus unidades; lectores magnéticos u ópticos; máquinas para transcripción de datos sobre materiales de grabación en forma codificada y máquinas para el procesamiento de tales datos, n.e.p.	783681	2,057
7	'723'	Maquinaria y equipo de ingeniería civil y para contratistas	747765	1,962
8	'641'	Papel y cartón	606592	1,592
9	'044'	Maíz (excepto maíz dulce), sin moler	575980	1,512
10	'081'	Pienso para animales (excepto cereales sin moler)	574102	1,507
11	'562'	Abonos (excepto los del grupo 272)	572567	1,503
12	'041'	Trigo (incluso escanda) y morcajo o tranquillón, sin moler	533938	1,401
13	'575'	Otros plásticos en formas primarias	521128	1,368
14	'542'	Medicamentos (incluso medicamentos veterinarios)	520429	1,366
15	'783'	Vehículos automotores de carretera, n.e.p.	517236	1,357
16	'761'	Receptores de televisión (incluso monitores de televisión y proyectores de televisión), combinados o no en una misma unidad con radioreceptores o aparatos para la grabación o reproducción de señales sonoras o de televisión	497456	1,306
17	'598'	Productos químicos diversos, n.e.p.	491611	1,29
18	'625'	Neumáticos, bandas de rodadura intercambiables, fajas de protección de la cámara de aire (flaps) y cámaras de aire para todo tipo de ruedas	478228	1,255
19	'676'	Barras, varillas, ángulos, perfiles y secciones (incluso tablestacas) de hierro y acero	457077	1,2
20	'679'	Tubos, caños y perfiles huecos y accesorios para tubos o caños, de hierro o acero	450925	1,183
21	'571'	Polímeros de etileno, en formas primarias	427565	1,122

22	'772'	Aparatos eléctricos para empalme, corte, protección o conexión de circuitos eléctricos (por ejemplo: interruptores, conmutadores, relés, cortacircuitos, pararrayos, limitadores de voltaje, amortiguadores de sobre voltajes, enchufes (clavijas) y tomas de corriente, portalámparas y cajas de empalme);	401166	1,053
23	'743'	Bombas (excepto bombas para líquidos), compresores y ventiladores de aire u otros gases; campanas de ventilación o reciclaje con ventilador incorporado, con o sin filtro, bombas centrífugas; aparatos de filtrado o depuración; sus partes y piezas	399111	1,047
24	'851'	Calzado	397349	1,043
25	'744'	Equipos mecánicos de manipulación y sus partes y piezas, n.e.p.	370665	0,973
26	'894'	Cochecitos para niños, juguetes, juegos y artículos de deporte	368321	0,967
27	'778'	Máquinas y aparatos eléctricos, n.e.p.	364124	0,956
28	'699'	Manufacturas de metales comunes, n.e.p.	364017	0,955
29	'716'	Aparatos eléctricos rotativos y sus partes y piezas, n.e.p.	360478	0,946
30	'553'	Productos de perfumería, cosméticos o preparados de tocador (excepto jabones)	358805	0,942
31	'541'	Productos medicinales y farmacéuticos	349659	0,918
32	'098'	Productos y preparados comestibles, n.e.p.	344505	0,904
33	'728'	Otras máquinas y equipos especiales para determinadas industrias y sus partes y piezas, n.e.p.	335035	0,879
34	'784'	Partes, piezas y accesorios de los automotores de los grupos 722, 781, 782 y 783	331605	0,87
35	'421'	Aceites y grasas fijos de origen vegetal, "blandos", en bruto, refinados o fraccionados	330790	0,868
36	'893'	Artículos, n.e.p., de materiales plásticos	287247	0,754
37	'874'	Instrumentos y aparatos de medición, verificación, análisis y control, n.e.p.	286267	0,751
38	'741'	Equipo de calefacción y refrigeración y sus partes y piezas, n.e.p.	282524	0,741
39	'714'	Máquinas y motores no eléctricos (excepto los de los grupos 712, 713 y 718); partes y piezas, n.e.p., de estas máquinas y motores	278566	0,731
40	'651'	Hilados de fibra textil	277990	0,73

Fuente: Cepal, Índice Balassa y CUCI. Rev. 3

Tabla 5: Exportación de Colombia hacia Perú

EXPORTACION DE COLOMBIA A PERU				
No.	código	Nombre en materias primas	xkij	rca
1	'TOTAL	Todas las materias primas	1148077,5	1,00
2	'333'	Aceites de petróleo y aceites obtenidos de minerales bituminosos, crudos	105634,05	0,26
3	'553'	Productos de perfumería, cosméticos o preparados de tocador (excepto jabones)	103530,54	8,46
4	'061'	Azúcares, melaza y miel	96428,231	8,23
5	'575'	Otros plásticos en formas primarias	64299,282	4,42
6	'542'	Medicamentos (incluso medicamentos veterinarios)	56083,934	3,84
7	'642'	Papeles y cartones recortados en tamaños o formas determinadas y artículos de papel o cartón	54949,318	6,89
8	'781'	Automóviles y otros vehículos automotores diseñados principalmente para el transporte de personas (excepto vehículos del tipo utilizado para transportes públicos), incluso camionetas y automóviles de carrera	40820,455	4,20
9	'554'	Jabón y preparados para limpiar y pulir	37729,469	6,60
10	'641'	Papel y cartón	31755,419	5,89
11	'334'	Aceites de petróleo y aceites obtenidos de minerales bituminosos (excepto los aceites crudos); preparados, n.e.p., que contengan por lo menos el 70% de su peso en aceite de petróleo o aceites obtenidos de minerales bituminosos, y cuyos componentes básicos sean esos aceites	24457,438	0,59
12	'591'	Insecticidas, raticidas, fungicidas, herbicidas, productos antigerminantes y reguladores del crecimiento de las plantas, desinfectantes y productos análogos,	23283,176	1,59

		presentados en formas o envases para la venta al por menor o como preparados o artículos (por ejemplo, cintas, mechas y bujías azufradas y papeles matamoscas)		
13	'582'	Planchas, hojas, películas, cintas y tiras de plásticos	23167,006	2,64
14	'062'	Artículos de confitería preparados con azúcar	21376,718	2,70
15	'581'	Tubos, caños y mangueras de plásticos	21113,106	13,39
16	'893'	Artículos, n.e.p., de materiales plásticos	21005,859	2,99
17	'098'	Productos y preparados comestibles, n.e.p.	19141,212	7,23
18	'845'	Prendas de vestir de tejidos de punto o ganchillo o de otros tejidos, n.e.p.	17951,547	2,77
19	'778'	Máquinas y aparatos eléctricos, n.e.p.	17333,002	4,62
20	'598'	Productos químicos diversos, n.e.p.	16811,757	5,68
21	'775'	Aparatos de uso doméstico, eléctricos y no eléctricos, n.e.p.	15073,718	6,45
22	'321'	Hulla, pulverizada o no, pero sin aglomerar	14305,361	0,10
23	'551'	Aceites esenciales, materias aromatizantes y saporíferas	14299,903	7,69
24	'773'	Equipo para distribución de electricidad, n.e.p.	13201,653	5,37
25	'533'	Pigmentos, pinturas, barnices y materiales conexos	12494,791	4,61
26	'573'	Polímeros de cloruro de vinilo o de otras olefinas halogenadas, en formas primarias	9935,8	1,09
27	'892'	Impresos	9706,39	3,99
28	'665'	Artículos de vidrio	8662,914	3,40
29	'772'	Aparatos eléctricos para empalme, corte, protección o conexión de circuitos eléctricos (por ejemplo: interruptores, conmutadores, reles, cortacircuitos, pararrayos, limitadores de voltaje, amortiguadores de sobrevoltajes, enchufes (clavijas) y tomas de corriente, portalámparas y cajas de empalme); resistencias eléctricas (incluso reostatos y potenciómetros), excepto resistencias calentadoras; circuitos impresos; cuadros, paneles (incluso paneles de control numérico), consolas, mesas, cajas y otras bases, equipados con dos o más aparatos para empalme, corte, protección o conexión de circuitos eléctricos, para control eléctrico o para la distribución de electricidad (excepto los aparatos conmutadores del rubro 764.1)	8395,977	3,48
30	'511'	Hidrocarburos, n.e.p., y sus derivados halogenados, sulfonados, nitrados o nitrosados	8222,082	4,39
31	'776'	Válvulas y tubos termiónicos, con cátodo frío o con fotocátodo (por ejemplo, válvulas y tubos de vacío o con vapores o gases, válvulas y tubos rectificadores de arco de vapor de mercurio, tubos de rayos catódicos y tubos para cámaras de televisión); diodos, transistores y dispositivos semiconductores análogos; dispositivos semiconductores fotosensibles; diodos emisores de luz; cristales piezoeléctricos montados; circuitos electrónicos integrado y microconjuntos electrónicos; sus partes y piezas	7957,123	9,91
32	'071'	Café y sucedáneos del café	7472,356	0,08
33	'771'	Aparatos de electricidad (excepto aparatos eléctricos rotativos del grupo 716) y sus partes y piezas	7370,458	2,60
34	'844'	Abrigos, capas, chaquetas, trajes, pantalones, pantalones cortos, camisas, vestidos y faldas, ropa interior y artículos análogos para mujeres y niñas, de tejidos de punto o ganchillo (excepto prendas de los rubros 845.2 u 845.6)	7252,204	4,13
35	'699'	Manufacturas de metales comunes, n.e.p.	6787,394	3,69
36	'821'	Muebles y sus partes; camas, colchones, somieres, cojines y artículos rellenos similares	6308,694	2,34
37	'695'	Herramientas de uso manual o de uso en máquinas	6233,233	3,89
38	'897'	Joyas y objetos de orfebrería y platería y otros artículos de materiales preciosos o semipreciosos, n.e.p.	5604,741	6,21
39	'522'	Elementos químicos inorgánicos, óxidos y halógenos	5399,536	3,10
40	'592'	Almidones, inulina y gluten de trigo; sustancias albuminoideas; colas	5302,507	2,73

41	'848'	Prendas y accesorios de vestir que no sean de materias textiles; sombreros y otros artículos de tocado de todo tipo de materiales	5257,467	4,22
----	-------	---	----------	------

Fuente: Cepal, Índice Balassa y CUCI. Rev. 3

En 2015 se le exportó a Perú 24 grupos de productos desde Colombia, que se encuentran a su vez dentro de los 40 primeros grupos de exportación Colombiana al mundo, el grupo 333 Aceites de petróleo y aceites obtenidos de minerales bituminosos, crudos, este muestra una desventaja comparativa de -0.6 que ha aumentado en los últimos años, a pesar de dicha pérdida de participación aun continua siendo el grupo de productos con mayor participación en las exportaciones Colombianas hacia Perú, con un 9,2% del total de las exportaciones hacia Perú; el grupo 553 Productos de perfumería, cosméticos o preparados de tocador (excepto jabones), con una ventaja competitiva del 8,46 y representa el 9%, estos dos grupos representan el porcentaje más alto de las exportaciones hacia Perú, otros de los grupos que se exportan son:

El 321 que pertenece a la Hulla, pulverizada o no, pero sin aglomerar, 071 Café y sucedáneos del café, este grupo también presenta una desventaja comparativa de -0.8 335 Aceites de petróleo y aceites obtenidos de minerales bituminosos (excepto los aceites crudos), 591 Insecticidas, raticidas, fungicidas, herbicidas, productos antigerminantes y reguladores del crecimiento de las plantas, desinfectantes y productos análogos, presentados en formas o envases para la venta al por menor o como preparados o artículos (por ejemplo, cintas, mechas y bujías azufradas y papeles matamoscas), 542 Medicamentos (incluso medicamentos veterinarios), 575 Otros plásticos en formas primarias, el 553 Productos de perfumería, cosméticos o preparados de tocador (excepto jabones), 061 Azúcares, melaza y miel, 781 Automóviles y otros vehículos automotores diseñados principalmente para el transporte de personas (excepto vehículos del tipo utilizado para transportes públicos), incluso camionetas y automóviles de carrera, 573 Polímeros de cloruro de vinilo o de otras olefinas halogenadas, en formas primarias, 582 Planchas,

hojas, películas, cintas y tiras de plásticos, 642 Papeles y cartones recortados en tamaños o formas determinadas y artículos de papel o cartón, 062 Artículos de confitería preparados con azúcar, 893 Artículos, de materiales plásticos, 845 Prendas de vestir de tejidos de punto o ganchillo o de otros tejidos, 554 Jabón y preparados para limpiar y pulir, 641 Papel y cartón, 778 Máquinas y aparatos eléctricos, 598 Productos químicos diversos, 371 Aparatos de electricidad (excepto aparatos eléctricos rotativos del grupo 716) y sus partes y piezas, 533 Pigmentos, pinturas, barnices y materiales conexos y el 821 Muebles y sus partes; camas, colchones, somieres, cojines y artículos rellenos similares.

Así mismo y de acuerdo a lo anterior la oportunidad para exportar desde Colombia a Perú, teniendo en cuenta los 40 grupos de productos más importados de Perú y los 40 grupos de productos más exportados desde Colombia son:

Dos de los grupos que se encuentran dentro de los 40 primeros importados de Perú a nivel mundial y dentro de los 40 primeros exportados desde Colombia, no se comercializa entre estos país, estos productos son el 562 Abonos (excepto los del grupo 272), que representa el 1,503% del total de las importaciones realizadas por Perú desde el mundo y el grupo 784 Partes, piezas y accesorios de los automotores de los grupos 722, 781, 782 y 783; esto tiene varias causas, una de las más importantes es la infraestructura Colombiana, que ha impedido el transporte eficiente y rápido de las mercancías, representando el 0,870% del total de las importaciones Peruanas desde el mundo.

2.7.3 Principales Productos de Importación México

Tabla 6: Importaciones de México desde el Mundo

IMPORTACIONES DE MEXICO DESDE EL MUNDO			
No.	Código	nombre materias primas	xkij
1	'TOTAL'	Todas las materias primas	395232221,2
2	'784'	Partes, piezas y accesorios de los automotores de los grupos 722, 781, 782 y 783	23561629,58
3	'764'	Equipos de telecomunicaciones, n.e.p., y sus partes y piezas n.e.p., y accesorios de los aparatos correspondientes al capítulo 76	23183779,39

4	'334'	Aceites de petróleo y aceites obtenidos de minerales bituminosos (excepto los aceites crudos)	19974158,82
5	'776'	Válvulas y tubos termiónicos, con cátodo frío o con fotocátodo (por ejemplo, válvulas y tubos de vacío o con vapores o gases, válvulas y tubos rectificadores de arco de vapor de mercurio, tubos de rayos catódicos y tubos para cámaras de televisión);	18278710,54
6	'772'	Aparatos eléctricos para empalme, corte, protección o conexión de circuitos eléctricos (por ejemplo: interruptores, conmutadores, reles, cortacircuitos, pararrayos, limitadores de voltaje, amortiguadores de sobrevoltajes, enchufes (clavijas) y tomas de corriente, portalámparas y cajas de empalme); resistencias eléctricas	13893257,68
7	'931'	Operaciones y mercancías especiales no clasificadas según su naturaleza	11701782,66
8	'713'	Motores de combustión interna, de émbolo, y sus partes y piezas, n.e.p.	10363199,72
9	'752'	Maquinas de procesamiento automático de datos y sus unidades; lectores magnéticos u ópticos; máquinas para transcripción de datos sobre materiales de grabación en forma codificada y máquinas para el procesamiento de tales datos, n.e.p.	9687845,547
10	'781'	Automóviles y otros vehículos automotores diseñados principalmente para el transporte de personas (excepto vehículos del tipo utilizado para transportes públicos), incluso camionetas y automóviles de carrera	9463807,738
11	'778'	Máquinas y aparatos eléctricos, n.e.p.	9105916,629
12	'893'	Artículos, n.e.p., de materiales plásticos	7069260,26
13	'699'	Manufacturas de metales comunes, n.e.p.	7059717,494
14	'759'	Partes y piezas y accesorios (excepto cubiertas, cajas, de transporte y elementos análogos), adecuados para usar exclusiva o principalmente con máquinas de los grupos 751 y 752	6850208,204
15	'773'	Equipo para distribución de electricidad, n.e.p.	5894682,531
16	'743'	Bombas (excepto bombas para líquidos), compresores y ventiladores de aire u otros gases; campanas de ventilación o reciclaje con ventilador incorporado, con o sin filtro, bombas centrífugas; aparatos de filtrado o depuración; sus partes y piezas	5480666,482
17	'874'	Instrumentos y aparatos de medición, verificación, análisis y control, n.e.p.	5372907,797
18	'728'	Otras máquinas y equipos especiales para determinadas industrias y sus partes y piezas, n.e.p.	5049233,578
19	'871'	Instrumentos y aparatos de óptica, n.e.p.	4662305,041
20	'582'	Planchas, hojas, películas, cintas y tiras de plásticos	4647958,542
21	'684'	Aluminio	4244911,449
22	'716'	Aparatos eléctricos rotativos y sus partes y piezas, n.e.p.	3941019,514
23	'343'	Gas natural, licuado o no	3851179,493
24	'761'	Receptores de televisión (incluso monitores de televisión y proyectores de televisión), combinados o no en una misma unidad con radiorreceptores o aparatos para la grabación o reproducción de señales sonoras o de televisión	3493132,648
25	'575'	Otros plásticos en formas primarias	3469631,578
26	'641'	Papel y cartón	3421486,495
27	'771'	Aparatos de electricidad (excepto aparatos eléctricos rotativos del grupo 716) y sus partes y piezas	3392049,807
28	'741'	Equipo de calefacción y refrigeración y sus partes y piezas, n.e.p.	3317465,96
29	'625'	Neumáticos, bandas de rodadura intercambiables, fajas de protección de la cámara de aire (flaps) y cámaras de aire para todo tipo de ruedas	3315480,589
30	'598'	Productos químicos diversos, n.e.p.	3305255,353
31	'747'	Grifos, llaves, válvulas y accesorios análogos para tuberías, calderas, tanques, cubas y recipientes análogos (incluso válvulas reductoras de presión y válvulas controladas termostáticamente)	3246793,595
32	'748'	Arboles de transmisión (incluso árboles de levas y cigüeñales y manivelas); cajas de cojinetes y cojinetes simples para ejes; engranajes y trenes de engranajes; tornillos de transmisión con bolas circulantes (tornillos de bolas); cajas de engranajes y otros reductores,	3217029,112

		multiplicadores y variadores de velocidad (incluso convertidores de cupla); volantes y poleas (incluso cuadernales); embragues y acoplamientos de árboles (incluso uniones universales); y sus partes y piezas	
33	'542'	Medicamentos (incluso medicamentos veterinarios)	3084135,494
34	'821'	Muebles y sus partes; camas, colchones, somieres, cojines y artículos rellenos similares	2918034,745
35	'694'	Clavos, tornillos, tuercas, pernos, remaches y artículos análogos, de hierro, acero, cobre o aluminio	2880286,623
36	'012'	Otras carnes y despojos comestibles de carnes, frescos, congelados o refrigerados (excepto carne y despojos de carne inadecuados o no aptos para el consumo humano)	2802619,772
37	'675'	Productos laminados planos de acero de aleación	2551480,077
38	'511'	Hidrocarburos, n.e.p., y sus derivados halogenados, sulfonados, nitrados o nitrosados	2535762,97
39	'872'	Instrumentos y aparatos, n.e.p., de medicina, cirugía, odontología o veterinaria	2519035,536
40	'222'	Semillas y frutos oleaginosos del tipo utilizado para la extracción de aceites vegetales fijos "blandos" (excepto harinas)	2482882,227
41	'044'	Maíz (excepto maíz dulce), sin moler	2458760,096

Fuente: Cepal, Índice Balassa y CUCI. Rev. 3

Tabla 7: Exportaciones de Colombia a México

EXPORTACIONES DE COLOMBIA A MÉXICO 2015				
No.	Código	Nombre materias primas	xkij	Rca
	'TOTAL'	Todas las Materias Primas	914260	1,0
1	'781'	Automóviles y otros vehículos automotores diseñados principalmente para el transporte de personas (excepto vehículos del tipo utilizado para transportes públicos), incluso camionetas y automóviles de carrera	188425	24,3
2	'325'	Coque y semicoque (incluso residuos) de carbón, de lignito o de turba, aglomerado o no; carbón de retorta	64320	8,3
3	'553'	Productos de perfumería, cosméticos o preparados de tocador (excepto jabones)	48386	5,0
4	'422'	Grasas y aceites fijos de origen vegetal, en bruto, refinados o fraccionados, excepto los "blandos"	43643	5,0
5	'071'	Café y sucedáneos del café	40721	0,6
6	'575'	Otros plásticos en formas primarias	37681	3,3
7	'582'	Planchas, hojas, películas, cintas y tiras de plásticos	35099	5,0
8	'334'	Aceites de petróleo y aceites obtenidos de minerales bituminosos (excepto los aceites crudos)	32512	1,0
9	'591'	Insecticidas, raticidas, fungicidas, herbicidas, productos antigerminantes y reguladores del crecimiento de las plantas, desinfectantes y productos análogos, presentados en formas o envases para la venta al por menor o como preparados o artículos (por ejemplo, cintas, mechas y bujías azufradas y papeles matamoscas)	30748	2,6
10	'321'	Hulla, pulverizada o no, pero sin aglomerar	24497	0,2
11	'845'	Prendas de vestir de tejidos de punto o ganchillo o de otros tejidos, n.e.p.	21225	4,1
12	'542'	Medicamentos (incluso medicamentos veterinarios)	21051	1,8
13	'655'	Tejidos de punto o ganchillo (incluso tejidos de punto tubulares, n.e.p., tejidos aterciopelados y tejidos calados), n.e.p.	17172	11,7
14	'211'	Cueros y pieles (excepto pieles finas), sin curtir	13404	13,3
15	'072'	Cacao	12086	6,9
16	'842'	Abrigos, capas, chaquetas, trajes, pantalones, pantalones cortos, camisetas, vestidos y faldas, ropa interior, ropa de dormir y artículos análogos para mujeres y niñas, de tejidos que no sean de punto o ganchillo (excepto prendas de los rubros 845.2 u 845.6)	12057	5,9
17	'893'	Artículos, n.e.p., de materiales plásticos	11450	2,0

18	'664'	Vidrio	9889	4,0
19	'642'	Papeles y cartones recortados en tamaños o formas determinadas y artículos de papel o cartón	9200	1,4
20	'771'	Aparatos de electricidad (excepto aparatos eléctricos rotativos del grupo 716) y sus partes y piezas	9179	4,1
21	'641'	Papel y cartón	8696	2,0
22	'562'	Abonos (excepto los del grupo 272)	8098	2,2
23	'892'	Impresos	7934	4,1
24	'695'	Herramientas de uso manual o de uso en máquinas	7641	6,0
25	'844'	Abrigos, capas, chaquetas, trajes, pantalones, pantalones cortos, camisas, vestidos y faldas, ropa interior y artículos análogos para mujeres y niñas, de tejidos de punto o ganchillo (excepto prendas de los rubros 845.2 u 845.6)	6949	5,0
26	'611'	Cuero	6083	1,8
27	'657'	Hilados especiales, tejidos especiales de fibras textiles y productos conexos	6068	3,6
28	'772'	Aparatos eléctricos para empalme, corte, protección o conexión de circuitos eléctricos (por ejemplo: interruptores, conmutadores, relés, cortacircuitos, pararrayos, limitadores de voltaje, amortiguadores de sobre voltajes, enchufes (clavijas) y tomas de corriente, portalámparas y cajas de empalme); resistencias eléctricas (incluso reostatos y potenciómetros), excepto resistencias calentadoras; circuitos impresos; cuadros, paneles	5701	3,0
29	'821'	Muebles y sus partes; camas, colchones, somieres, cojines y artículos rellenos similares	5085	2,4
30	'551'	Aceites esenciales, materias aromatizantes y saporíferas	5084	3,4
31	'656'	Tules, encajes, bordados, cintas, pasamanería y otras confecciones pequeñas	4952	9,5
32	'682'	Cobre	4893	17,0
33	'899'	Otros artículos manufacturados diversos, n.e.p.	4575	3,4
34	'784'	Partes, piezas y accesorios de los automotores de los grupos 722, 781, 782 y 783	4504	2,1
35	'541'	Productos medicinales y farmacéuticos, excepto los medicamentos del grupo 542	4325	3,1
36	'533'	Pigmentos, pinturas, barnices y materiales conexos	4189	1,9
37	'873'	Medidores y contadores, n.e.p.	3840	14,0
38	'598'	Productos químicos diversos, n.e.p.	3833	1,6
39	'778'	Máquinas y aparatos eléctricos, n.e.p.	3778	1,3
40	'841'	Abrigos, chaquetas, trajes, chaquetas sport, pantalones, pantalones cortos, ropa interior, ropa de dormir y artículos análogos para hombres y niños, de tejidos que no sean de punto o ganchillo	3596	1,3

Fuente: Cepal, Índice Balassa y CUCI. Rev. 3

En 2015 se le exportó a México 25 grupos de productos que se encuentran a su vez dentro de los 40 primeros grupos de exportación Colombiana al mundo, los cuales son: el grupo 781 Automóviles y otros vehículos automotores diseñados principalmente para el transporte de personas (excepto vehículos del tipo utilizado para transportes públicos), incluso camionetas y automóviles de carrera, este muestra una ventaja comparativa del 24,3 % y representa el 20,61% del total de las exportaciones de Colombia hacia México, el segundo grupo con más participación en las exportaciones hacia México es el 325 Coque y semicoque

(incluso residuos) de carbón, de lignito o de turba, aglomerado o no; carbón de retorta, con una ventaja comparativa de 8,3% y representa el 7,035% de las exportaciones hacia México, otros de los de los grupos que se exportan son el 321 Hulla, pulverizada o no, pero sin aglomerar, este tiene una desventaja comparativa del -0,6%, 071 Café y sucedáneos del café, 334 Aceites de petróleo y aceites obtenidos de minerales bituminosos (excepto los aceites crudos), 591 Insecticidas, raticidas, fungicidas, herbicidas, productos antigerminantes y reguladores del crecimiento de las plantas, desinfectantes y productos análogos, presentados en formas o envases para la venta al por menor o como preparados o artículos (por ejemplo, cintas, mechas y bujías azufradas y papeles matamoscas), 542 Medicamentos (incluso medicamentos veterinarios), 575 Otros plásticos en formas primarias, 553 Productos de perfumería, cosméticos o preparados de tocador (excepto jabones), 422 Grasas y aceites fijos de origen vegetal, en bruto, refinados o fraccionados, excepto los "blandos", 582 Planchas, hojas, películas, cintas y tiras de plásticos, 642 Papeles y cartones recortados en tamaños o formas determinadas y artículos de papel o cartón, 893 Artículos, de materiales plásticos, 845 Prendas de vestir de tejidos de punto o ganchillo o de otros tejidos, 641 Papel y cartón, 562 Abonos (excepto los del grupo 272), 611 Cuero, 778 Máquinas y aparatos eléctricos, 841 Abrigos, chaquetas, trajes, chaquetas sport, pantalones, pantalones cortos, ropa interior, ropa de dormir y artículos análogos para hombres y niños, de tejidos que no sean de punto o ganchillo (excepto prendas de los rubros 845.2 u 845.6), 664 Vidrio, 598 Productos químicos diversos, 771 Aparatos de electricidad (excepto aparatos eléctricos rotativos del grupo 716) y sus partes y piezas, 533 Pigmentos, pinturas, barnices y materiales conexos, 821 Muebles y sus partes; camas, colchones, somieres, cojines y artículos rellenos similares, 784 Partes, piezas y accesorios de los automotores de los grupos 722, 781, 782 y 783.

De acuerdo a lo anterior la oportunidad para exportar desde Colombia a México, teniendo en cuenta los 40 grupos de productos más importados de Perú y los 40 grupos de productos más exportados desde Colombia es:

Colombia cuenta con una opción para abrir mercado en México y hacer crecer sus exportaciones hacia México con el 343 Gas natural, licuado, este representa el 0,97% del total de las importaciones de México desde el mundo y ocupa el puesto 35 dentro de los 40 grupos de productos más exportados a nivel mundial por Colombia con un nivel de participación económico del 0,268%.

2.7.4 Principales Productos de Importación Chile

Estos datos son los 40 principales productos que importa Chile a nivel mundial, esta información fue extraída de la Cepal, según índice Balassa y Cuci Rev. 3

Tabla 8: Importaciones de Chile del Mundo

IMPORTACIONES DE CHILE DEL MUNDO 2015				
No.	Codigo	Nombre Materias Primas	xkij	rca
	Total	Todas Materias Primas	63037576	1
1	'334'	Aceites de petróleo y aceites obtenidos de minerales bituminosos (excepto los aceites crudos); preparados, n.e.p., que contengan por lo menos el 70% de su peso en aceite de petróleo o aceites obtenidos de minerales bituminosos	4000977	1
2	'781'	Automóviles y otros vehículos automotores diseñados principalmente para el transporte de personas (excepto vehículos del tipo utilizado para transportes públicos), incluso camionetas y automóviles de carrera	3217152	1
3	'333'	Aceites de petróleo y aceites obtenidos de minerales bituminosos, crudos	2854275	1
4	'764'	Equipos de telecomunicaciones, n.e.p., y sus partes y piezas n.e.p., y accesorios de los aparatos correspondientes al capítulo 76	2580887	1
5	'782'	Vehículos automotores para el transporte de mercancías y vehículos automotores para usos especiales	1844749	1
6	'752'	Máquinas de procesamiento automático de datos y sus unidades; lectores magnéticos u ópticos; máquinas para transcripción de datos sobre materiales de grabación	1226211	1
7	'851'	Calzado	1064827	1
8	'625'	Neumáticos, bandas de rodadura intercambiables, fajas de protección de la cámara de aire (flaps) y cámaras de aire para todo tipo de ruedas	1029854	1
9	'784'	Partes, piezas y accesorios de los automotores de los grupos 722, 781, 782 y 783	1026116	1
10	'723'	Maquinaria y equipo de ingeniería civil y para contratistas	1006104	1
11	'792'	Aeronaves y equipo conexo; naves espaciales (incluso satélites) y vehículos de lanzamiento de naves espaciales; sus partes y piezas	961819	1
12	'845'	Prendas de vestir de tejidos de punto o ganchillo o de otros tejidos, n.e.p.	938328	1
13	'716'	Aparatos eléctricos rotativos y sus partes y piezas, n.e.p.	919318	1
14	'542'	Medicamentos (incluso medicamentos veterinarios)	839583	1
15	'011'	Vehículos automotores para el transporte de mercancías y vehículos automotores para usos especiales	823991	1
16	'343'	Gas natural, licuado o no	802644	1
17	'081'	Pienso para animales (excepto cereales sin moler)	763748	1
18	'321'	Hulla, pulverizada o no, pero sin aglomerar	737125	1
19	'743'	Bombas (excepto bombas para líquidos), compresores y ventiladores de aire u otros gases; campanas de ventilación o reciclaje con ventilador incorporado, con o sin filtro, bombas centrífugas; aparatos de filtrado o depuración; sus partes y piezas	700171	1

20	'553'	Productos de perfumería, cosméticos o preparados de tocador (excepto jabones)	665354	1
21	'761'	Receptores de televisión (incluso monitores de televisión y proyectores de televisión), combinados o no en una misma unidad con radiorreceptores	658063	1
22	'699'	Manufacturas de metales comunes, n.e.p.	642644	1
23	'744'	Equipos mecánicos de manipulación y sus partes y piezas, n.e.p.	640619	1
24	'893'	Artículos, n.e.p., de materiales plásticos	630943	1
25	'641'	Papel y cartón	628196	1
26	'783'	Vehículos automotores de carretera, n.e.p.	619560	1
27	'894'	Cochecitos para niños, juguetes, juegos y artículos de deporte	615424	1
28	'778'	Máquinas y aparatos eléctricos, n.e.p.	596009	1
29	'842'	Abrigos, capas, chaquetas, trajes, pantalones, pantalones cortos, camisas, vestidos y faldas, ropa interior, ropa de dormir y artículos análogos para mujeres y niñas, de tejidos que no sean de punto o ganchillo	559706	1
30	'728'	Otras máquinas y equipos especiales para determinadas industrias y sus partes y piezas, n.e.p.	536284	1
31	'841'	Abrigos, chaquetas, trajes, chaquetas sport, pantalones, pantalones cortos, ropa interior, ropa de dormir y artículos análogos para hombres y niños, de tejidos que no sean de punto o ganchillo	531345	1
32	'772'	Aparatos eléctricos para empalme, corte, protección o conexión de circuitos eléctricos	518996	1
33	'562'	Abonos (excepto los del grupo 272)	516887	1
34	'522'	Elementos químicos inorgánicos, óxidos y halógenos	514019	1
35	'571'	Polímeros de etileno, en formas primarias	500208	1
36	'775'	Aparatos de uso doméstico, eléctricos y no eléctricos, n.e.p.	495582	1
37	'759'	Partes y piezas y accesorios (excepto cubiertas, cajas, de transporte y elementos análogos),	495224	1
38	'541'	Productos medicinales y farmacéuticos, excepto los medicamentos del grupo 542	485437	1
39	'598'	Productos químicos diversos, n.e.p.	452836	1
40	'821'	Muebles y sus partes; camas, colchones, somieres, cojines y artículos rellenos similares	452011	1
		Productos que Colombia le exporta a Chile		
		Productos que Colombia le exporta a Chile, pero no es su prioridad		
		Oportunidad Comercial para Colombia		

Fuente: Cepal, Índice Balassa y CUCI. Rev. 3

De acuerdo al anterior cuadro quince de los productos descritos allí Colombia se los exporta a Chile, seis de ellos Colombia también se los exporta a Chile, solo que para las exportaciones de Colombia estos no están dentro de los principales productos para vender en el exterior, por lo tanto, esto sería una gran oportunidad para Colombia dado que ya conoce el mercado y vende dichos productos solo que en menor proporción.

Por último, de los cuarenta productos importados por Chile a nivel mundial los restantes diecinueve, Colombia no los tiene contemplado, por lo que está es una oportunidad que se debe contemplar para ampliar las exportaciones colombianas y ser más competitivo dentro de los miembros de la Alianza del Pacífico.

Tabla 9: Exportaciones de Colombia a Chile

EXPORTACIONES DE COLOMBIA A CHILE 2015				
No.	Código	Nombre Materias Primas	xkij	rca
	Total	Todas Materias Primas	736749	1,00
1	'321'	Hulla, pulverizada o no, pero sin aglomerar	251509	2,86
2	'061'	Azúcares, melaza y miel	55733	7,41
3	'781'	Automóviles y otros vehículos automotores diseñados principalmente para el transporte de personas (excepto vehículos del tipo utilizado para transportes públicos)	43302	6,94
4	'334'	Aceites de petróleo y aceites obtenidos de minerales bituminosos (excepto los aceites crudos); preparados, n.e.p.,	23449	0,89
5	'542'	Medicamentos (incluso medicamentos veterinarios)	22029	2,35
6	'582'	Planchas, hojas, películas, cintas y tiras de plásticos	21720	3,85
7	'642'	Papeles y cartones recortados en tamaños o formas determinadas y artículos de papel o cartón	19396	3,79
8	'553'	Productos de perfumería, cosméticos o preparados de tocador (excepto jabones)	16252	2,07
9	'121'	Tabaco sin elaborar; residuos de tabaco	13050	15,39
10	'575'	Otros plásticos en formas primarias	12699	1,36
11	'778'	Máquinas y aparatos eléctricos, n.e.p.	12605	5,23
12	'071'	Café y sucedáneos del café	12365	0,21
13	'422'	Grasas y aceites fijos de origen vegetal, en bruto, refinados o fraccionados, excepto los "blandos"	12092	1,73
14	'893'	Artículos, n.e.p., de materiales plásticos	11744	2,61
15	'641'	Papel y cartón	11622	3,36
16	'591'	Insecticidas, raticidas, fungicidas, herbicidas, productos antigerminantes y reguladores del crecimiento de las plantas, desinfectantes y productos análogos	10881	1,16
17	'572'	Polímeros de estireno, en formas primarias	10755	6,96
18	'845'	Prendas de vestir de tejidos de punto o ganchillo o de otros tejidos, n.e.p.	10144	2,44
19	'573'	Polímeros de cloruro de vinilo o de otras olefinas halogenadas, en formas primarias	8974	1,53
20	'062'	Artículos de confitería preparados con azúcar	8546	1,68
21	'292'	Productos vegetales en bruto, n.e.p.	7133	0,26
22	'773'	Equipo para distribución de electricidad, n.e.p.	5913	3,75
23	'574'	oliacetales, otros poliéteres y resinas epoxídicas, en formas primarias; policarbonatos, resinas alquídicas y otros poliésteres en formas primarias	5896	5,17
24	'522'	Elementos químicos inorgánicos, óxidos y halogenuros	5701	5,10
25	'821'	Muebles y sus partes; camas, colchones, somieres, cojines y artículos rellenos similares	5603	3,24
26	'899'	Otros artículos manufacturados diversos, n.e.p.	5150	4,77
27	'665'	Artículos de vidrio	5056	3,10
28	'772'	Aparatos eléctricos para empalme, corte, protección o conexión de circuitos eléctricos	5048	3,26
29	'554'	Jabón y preparados para limpiar y pulir	4544	1,24
30	'081'	Pienso para animales (excepto cereales sin moler)	4338	6,62
31	'625'	Neumáticos, bandas de rodadura intercambiables, fajas de protección de la cámara de aire (flaps) y cámaras de aire para todo tipo de ruedas	4282	8,51
32	'851'	Calzado	4242	5,35
33	'699'	Manufacturas de metales comunes, n.e.p.	4155	3,52
34	'431'	Grasas y aceites de origen animal o vegetal, elaborados, ceras y mezclas o preparados no comestibles de grasas o aceites de origen animal o vegetal, n.e.p.	4083	8,59
35	'771'	Aparatos de electricidad (excepto aparatos eléctricos rotativos del grupo 716) y sus partes y piezas	3535	1,94
36	'812'	Artefactos y accesorios sanitarios y para sistemas de conducción de aguas y calefacción, n.e.p.	3293	4,11
37	'657'	Hilados especiales, tejidos especiales de fibras textiles y productos conexos	3147	2,32

38	'775'	Aparatos de uso doméstico, eléctricos y no eléctricos, n.e.p.	2634	1,76
39	'892'	Impresos	2500	1,60
40	'784'	Partes, piezas y accesorios de los automotores de los grupos 722, 781, 782 y 783	2453	1,43
		Productos exportados a Chile por Colombia que están dentro del ranking de los cuarenta productos importados por Chile a nivel mundial.		

Fuente: Elaboración propia con datos de Cepal, Índice Balassa y CUCI. Rev. 3

Dentro de los 40 principales productos que Chile Importa a nivel mundial, Colombia le suministra 15 de ellos.

Para iniciar el análisis se encuentran los Aceites de petróleo y aceites obtenidos de minerales bituminosos (excepto los aceites crudos); preparados, n.e.p., que contengan por lo menos el 70% de su peso en aceite de petróleo o aceites obtenidos de minerales bituminosos, y cuyos componentes básicos sean esos aceites, éste tiene el código 334 y en relación con dicho producto para Colombia en las exportaciones hacia Chile este le aporta 23.449 millones de dólares.

Así mismo se encuentran los Automóviles y otros vehículos automotores diseñados principalmente para el transporte de personas (excepto vehículos del tipo utilizado para transportes públicos), incluso camionetas y automóviles de carrera, dicho producto le aporta a Colombia 43.302 millones de dólares. Luego con el código 851 se encuentra el calzado el cual de acuerdo a las exportaciones que le realiza Colombia a Chile le aporta 4.242 millones de dólares.

El siguiente producto son los Neumáticos, bandas de rodadura intercambiables, fajas de protección de la cámara de aire (flaps) y cámaras de aire para todo tipo de ruedas, este posee el código 625 y para Colombia dentro de las exportaciones que le realiza a Chile le aporta 4.282 millones de dólares. Con el código 784 se encuentra las Partes, piezas y accesorios de los automotores de los grupos 722, 781, 782 y 783, es decir los tractores, Automóviles y otros vehículos automotores diseñados principalmente para el transporte de personas (excepto vehículos del tipo utilizado para transportes públicos), incluso camionetas y automóviles de

carrera, Vehículos automotores para el transporte de mercancías y vehículos automotores para usos especiales, Vehículos automotores de carretera, n.e.p., los cuales le representan a Colombia en las exportaciones hacia Chile 2.453 millones de dólares. Así mismo con el código 542 se encuentran los medicamentos (incluso los medicamentos de veterinaria), estos le aportan a Colombia 22.029 millones de dólares.

El siguiente producto es el Pienso para animales (excepto cereales sin moler), el código que le corresponde es el 081 y este en las exportaciones de Colombia realizadas a Chile le aporta 4.338 millones de dólares. De igual manera a los productos anteriores se encuentra la Hulla, pulverizada o no, pero sin aglomerar, el código que la identifica es el 321 y le aporta a Colombia 251. 509 millones de dólares, convirtiéndolo en el primer producto de exportación hacia Chile. De acuerdo a lo anterior también se puede encontrar a los Productos de perfumería, cosméticos o preparados de tocador (excepto jabones), estos cuentan con el código 553 y le representa a Colombia 16.252 millones de dólares.

Con el código 699 se encuentran las Manufacturas de metales comunes, n.e.p., que aportan a Colombia en relación a las exportaciones a Chile 4.155 millones de Dólares. De igual manera se encuentran las Máquinas y aparatos eléctricos, n.e.p. con el código 778 y le aportan a Colombia 12.605 millones de dólares. Otro de los códigos que se pueden encontrar es el 772 que son los Aparatos eléctricos para empalme, corte, protección o conexión de circuitos eléctricos (por ejemplo: interruptores, conmutadores, reles, cortacircuitos, pararrayos, limitadores de voltaje, amortiguadores de sobrevoltajes, enchufes (clavijas) y tomas de corriente, portalámparas y cajas de empalme); resistencias eléctricas (incluso reostatos y potenciómetros), excepto resistencias calentadoras; circuitos impresos; cuadros, paneles (incluso paneles de control numérico), consolas, mesas, cajas y otras bases, equipados con dos o más aparatos para empalme, corte, protección o conexión de circuitos eléctricos, para control eléctrico o para la distribución de electricidad, estos le aportan a Colombia 5.048 millones de dólares.

Así mismo los Elementos químicos inorgánicos, óxidos y halogenuros, con el código 522, que le aportan a Colombia en relación a las exportaciones realizadas a Chile 5.701 millones de dólares. También se pueden encontrar a los Aparatos de uso doméstico, eléctricos y no eléctricos, n.e.p. con el código 775 que le aportan a Colombia 2.634 millones de Dólares. Por último, de estos quince productos se encuentran los Muebles y sus partes; camas, colchones, somieres, cojines y artículos rellenos similares los cuales cuentan con el código 821 y le aportan a Colombia 5.603 millones de dólares.

Así mismo de estos 40 principales productos que importa Chile a nivel mundial, 6 de ellos se los exporta también Colombia, solo que para este último no son prioridad estos productos, lo que indica que puede ser una gran oportunidad para Colombia puesto que ya los exporta, solo que lo puede implementar de una forma más masiva. Dichos productos son: los aceites de petróleo y aceites obtenidos de minerales bituminosos, crudos con el código 333, el gas natural con el código 343, los artículos, n.e.p., de materiales plásticos con el código 893, el papel y cartón con el código 641, los abonos con el código 562 y por último los Productos químicos diversos, n.e.p. con el código 598.

Los 19 productos restantes que importa Chile a nivel mundial, dentro de los 40 principales, Colombia no los contempla como indispensables o como un mercado atractivo para exportar y en estos es donde Colombia tendría más oportunidad comercial.

Dichos productos son: los Equipos de telecomunicaciones, n.e.p., y sus partes y piezas n.e.p., y accesorios de los aparatos correspondientes al capítulo 76 con el código 764, los Vehículos automotores para el transporte de mercancías y vehículos automotores para usos especiales con el código 782, las Maquinas de procesamiento automático de datos y sus unidades; lectores magnéticos u ópticos; máquinas para transcripción de datos sobre materiales de grabación en forma codificada y máquinas para el procesamiento de tales datos, n.e.p., con el código

752, las maquinaria y equipo de ingeniería civil y para contratistas con el código 723, las aeronaves y equipo conexo; naves espaciales (incluso satélites) y vehículos de lanzamiento de naves espaciales; sus partes y piezas con el código 792, las prendas de vestir de tejidos de punto o ganchillo o de otros tejidos, n.e.p. con el código 845, los aparatos eléctricos rotativos y sus partes y piezas, n.e.p. con el código 716, la carne de ganado bovino, fresca, refrigerada o congelada con el código 011, las bombas (excepto bombas para líquidos), compresores y ventiladores de aire u otros gases; campanas de ventilación o reciclaje con ventilador incorporado, con o sin filtro, bombas centrífugas; aparatos de filtrado o depuración; sus partes y piezas con el código 743, los receptores de televisión (incluso monitores de televisión y proyectores de televisión), combinados o no en una misma unidad con radiorreceptores o aparatos para la grabación o reproducción de señales sonoras o de televisión con el código 761.

Los equipos mecánicos de manipulación y sus partes y piezas, n.e.p. con el código 744, los Vehículos automotores de carretera, n.e.p. con el código 783, los cochecitos para niños, juguetes, juegos y artículos de deporte con el código 894, los Abrigos, capas, chaquetas, trajes, pantalones, pantalones cortos, camisas, vestidos y faldas, ropa interior, ropa de dormir y artículos análogos para mujeres y niñas, de tejidos que no sean de punto o ganchillo (excepto prendas de los rubros 845.2 u 845.6) con el código 842, otras máquinas y equipos especiales para determinadas industrias y sus partes y piezas, n.e.p. con el código 728, los Abrigos, chaquetas, trajes, chaquetas sport, pantalones, pantalones cortos, ropa interior, ropa de dormir y artículos análogos para hombres y niños, de tejidos que no sean de punto o ganchillo (excepto prendas de los rubros 845.2 u 845.6) con el código 841, los Polímeros de etileno, en formas primarias con el código 841, los Polímeros de etileno, en formas primarias con el código 571, las Partes y piezas y accesorios (excepto cubiertas, cajas, de transporte y elementos análogos), adecuados para usar exclusiva o principalmente con máquinas de los grupos 751 y 752 con el código

759 y por último los Productos medicinales y farmacéuticos, excepto los medicamentos del grupo 542 con el código 541. (Cepal, 2015)

2.7.5 Contraste

Entre Colombia y el resto de países miembros de la Alianza del Pacífico se identificaron varios productos que podrían aumentar sus relaciones comerciales y expandir sus mercados.

En Perú se encontraron dos grupos potenciales de productos para que Colombia le exporte, ya que no se comercializa entre estos países, estos productos son: el 562 Abonos (excepto los del grupo 272), que representa el 1,503% del total de las importaciones realizadas por Perú desde el mundo y el grupo 784 Partes, piezas y accesorios de los automotores de los grupos 722, 781, 782 y 783; esto tiene varias causas, una de las más importantes es la infraestructura Colombiana, que ha impedido el transporte eficiente y rápido de las mercancías, representando el 0,870% del total de las importaciones Peruanas desde el mundo; en México, Colombia cuenta con una opción para abrir mercado y hacer crecer sus exportaciones hacia México con el 343 Gas natural, licuado, este representa el 0,97% del total de las importaciones de México desde el mundo y ocupa el puesto 35 dentro de los 40 grupos de productos más exportados a nivel mundial por Colombia con un nivel de participación económico del 0,268%.

En Chile, se identificaron 19 grupos de productos, aunque Colombia no los contempla como indispensables o como un mercado atractivo para exportar, en estos es donde Colombia tendría más oportunidad comercial frente a Chile, dichos productos son: los Equipos de telecomunicaciones, n.e.p., y sus partes y piezas n.e.p., y accesorios de los aparatos correspondientes al capítulo 76 con el código 764, los Vehículos automotores para el transporte de mercancías y vehículos automotores para usos especiales con el código 782, las Maquinas de procesamiento automático de datos y sus unidades; lectores magnéticos u ópticos;

máquinas para transcripción de datos sobre materiales de grabación en forma codificada y máquinas para el procesamiento de tales datos, n.e.p., con el código 752, las Maquinaria y equipo de ingeniería civil y para contratistas con el código 723, las Aeronaves y equipo conexo; naves espaciales (incluso satélites) y vehículos de lanzamiento de naves espaciales; sus partes y piezas con el código 792, las Prendas de vestir de tejidos de punto o ganchillo o de otros tejidos, n.e.p. con el código 845, los Aparatos eléctricos rotativos y sus partes y piezas, n.e.p. con el código 716, la Carne de ganado bovino, fresca, refrigerada o congelada con el código 011, las Bombas (excepto bombas para líquidos), compresores y ventiladores de aire u otros gases; campanas de ventilación o reciclaje con ventilador incorporado, con o sin filtro, bombas centrífugas; aparatos de filtrado o depuración; sus partes y piezas con el código 743, los Receptores de televisión (incluso monitores de televisión y proyectores de televisión), combinados o no en una misma unidad con radioreceptores o aparatos para la grabación o reproducción de señales sonoras o de televisión con el código 761.

Los Equipos mecánicos de manipulación y sus partes y piezas, n.e.p. con el código 744, los Vehículos automotores de carretera, n.e.p. con el código 783, los cochecitos para niños, juguetes, juegos y artículos de deporte con el código 894, los Abrigos, capas, chaquetas, trajes, pantalones, pantalones cortos, camisas, vestidos y faldas, ropa interior, ropa de dormir y artículos análogos para mujeres y niñas, de tejidos que no sean de punto o ganchillo (excepto prendas de los rubros 845.2 u 845.6) con el código 842, Otras máquinas y equipos especiales para determinadas industrias y sus partes y piezas, n.e.p. con el código 728, los Abrigos, chaquetas, trajes, chaquetas sport, pantalones, pantalones cortos, ropa interior, ropa de dormir y artículos análogos para hombres y niños, de tejidos que no sean de punto o ganchillo (excepto prendas de los rubros 845.2 u 845.6) con el código 841, los Polímeros de etileno, en formas primarias con el código 841, los Polímeros de etileno, en formas primarias con el código 571, las Partes y piezas y accesorios (excepto cubiertas, cajas, de transporte y elementos análogos), adecuados para

usar exclusiva o principalmente con máquinas de los grupos 751 y 752 con el código 759 y por último los Productos medicinales y farmacéuticos, excepto los medicamentos del grupo 542 con el código 541. (Cepal, 2015)

Así mismo de todo lo anterior se puede concluir que Colombia tiene muchas posibilidades de comercialización en el mercado de Chile, México y Perú dado que estos países están dentro de la región, es decir Latinoamérica la distancia para exportación es relativamente corta. Adicional a esto los productos que importa Perú, México y Chile según el análisis de los 40 primeros productos que importan dichos países a nivel mundial, Colombia los fabrica, el punto radica en el transporte de dichos productos a estos lugares y para ello uno de los factores que influye es la situación en la que se encuentran las vías terrestres colombianas para poder movilizar los productos tanto a nivel nacional como internacional, lo que hace que Colombia tenga una gran desventaja logística en relación a los miembros de la Alianza del Pacífico.

3. Conclusiones y recomendaciones

3.1 Conclusiones

- La Alianza del Pacífico es más que un acuerdo comercial entre países, ya que, esta no solo busca impulsar la economía de sus integrantes, sino que incluye temas de cooperación e innovación, emprendimiento, cultura, infraestructura, entre otros, mediante una estructura sólida y organizada, que desde su creación ha generado grandes avances económicos, sociales y políticos para sus miembros. De allí es que se auto denomina una integración profunda, ya que abarca e involucra aspectos más allá de los que tradicionalmente se abordan en un esquema de integración. Es decir, hace énfasis en dinamizar el comercio y economía de cada uno de sus miembros, como todo bloque de integración, pero no olvida que integración no es solo lo comercial, que actualmente, gracias a la globalización, los países tienen retos en común y que por eso deben cooperar y coordinar políticas entre ellos.
- Como se mencionó anteriormente, la Alianza del Pacífico es un bloque de integración que hace énfasis en lo comercial. Por lo tanto, se presenta como una estrategia que permite a Colombia, Chile, México y Perú, llegar a otros mercados internacionales, enfocándose principalmente en Asia Pacífico; además de esto convierte a estos países en un destino más importante para los inversionistas extranjeros. Es decir, no solamente busca un dinamismo al interior de sus miembros, intrabloque, sino que también busca lograr sinergias y proyectar a estos miembros hacia una de las zonas con mayor crecimiento económico en el mundo, como lo es el sudeste asiático.

- Como se evidencia en la investigación, el sector de la infraestructura es fundamental para la economía y el desarrollo de un país. Como sector es una importante fuente de generación de empleo estable y de calidad que puede generar un desarrollo general al interior del país. No obstante, el solo hecho de dinamizar y fortalecer este sector es suficiente. Este debe hacer parte de un sistema y entramado, en donde la infraestructura y especialmente la vial, debe jugar un rol muy importante. En ese orden de ideas Se ha encontrado grandes debilidades en el sector Vial de Colombia, en comparación a Chile y a México, lo que disminuye las posibilidades comerciales entre estos, en cuanto a Perú su calidad de red vial también es deficiente, y está por debajo del promedio de la AP.
- Debido a la falta de desarrollo en materia de infraestructura en Colombia su competitividad frente a estos países es menor, ha generado que los costos logísticos para sus relaciones comerciales sean altos, ya que no cuenta con suficientes conexiones entre las diferentes ciudades y sus puertos; por ejemplo, en Bogotá, Lima, ciudad de México, y Santiago de Chile los costos logísticos son menores a los comparados con los municipios menos orientados a la exportación.
- La mejora de la red vial debe ser una prioridad para Colombia, ya que conocemos que oportunidades estamos perdiendo en el comercio con el resto de países de la Alianza del Pacífico y de esta manera garantizar el aprovechamiento de los beneficios de este bloque económico intra y extra regional, permitiendo que se distribuya de una mejor manera los costos logísticos y ampliar la Competitividad.
- Es indispensable que Colombia se abra al mundo de una forma más técnica y estructurada, dado que la planeación y la ejecución de los proyectos viales

en muchos casos no es la más apropiada, esto hace que la infraestructura vial tenga muchos reprocesos y por ende, Colombia queda en desventaja con los países miembros de la Alianza y un ejemplo claro de ello es la pérdida de oportunidades comerciales que Colombia presenta con estos.

3.2 Recomendaciones

- Se recomienda que Colombia continúe con el proyecto de las vías de cuarta generación y con los demás proyectos de esta índole, para que esto le permita tener más competitividad a nivel comercial, así mismo para que los costos de exportación sean más bajos y para que de esta forma se logre disminuir el rezago que tiene en materia de infraestructura vial en relación a los miembros de la alianza del pacífico.

Referencias

- Yepes, Tito, Juan Mauricio Ramírez y Leonardo Villar. «Fedesarrollo.» Marzo de 2013.
<file:///C:/Users/Alejandro%20Acevedo/Downloads/Infraestructura%20de%20Transporte%20en%20Colombia%20(FEDESARROLLO%20Mar-2013)%20(1).pdf>.
- Alizana del pacífico*. 2015. <<https://alianzapacifico.net/paises/#chile>>.
- Ayala, Brandon. *Geopolítica*. 13 de Noviembre de 2012.
<<http://rutadelsolgeopolitica.blogspot.com.co/>>.
- Cepal*. 2015. <<http://www.cepal.org/>>.
- Chetty, S. «The case study method for research in small -and médium- sized firms.» *international small business journal* (1996): 73-85.
- Competitiveness, Report The Global. *World Economic Forum*. 2015–2016.
<<http://www3.weforum.org/docs/gcr/2015-2016/COL.pdf>>.
- Construdata*. 2012.
<http://www.construdata.com/Bc/Otros/Newsletter/carreteras_clasificacion_y_componentes.asp>.
- Cuadros, Jhonatan Estiven Quemba. 2013.
<http://www.utadeo.edu.co/files/collections/documents/field_attached_file/ensayo_jhonatan_quemba_cuadros.pdf?width=740&height=780&inline=true>.
- Forni, Pablo. «Los estudios de caso: Orígenes, cuestiones de diseño y sus aportes a la teoría social .» *Miríada, investigación en ciencias sociales* (2010): 61-80.
- Gerring, John. *Metodología de las ciencias sociales*. Madrid: Alianza editorial, 2014.
- «legiscomex.com.» 2013.
<<http://www.legiscomex.com/BancoMedios/Documentos%20PDF/estudio-logistica-chile-rci-277.pdf>>.
- Martínez, Piedad. «El método de estudio de caso. Estrategia metodológica de la investigación científica.» *Pensamiento y Gestión* (2006): 165-193.
- . «El método de estudio de caso: estrategia metodológica de la investigación científica.» *Pensamiento & gestión* (2006): 165-193.
- Mintransporte*. 08 de 04 de 2016.
<https://www.mintransporte.gov.co/Publicaciones/planes_y_proyectos/Proyectos/proyectos_viales>.

- Muriel, Rafael. «Comercio internacional y desarrollo del sistema de transporte colombiano.» Abril de 2009.
<<http://editorialpi.net/obras/colombiacomercioytransportes.pdf>>.
- Ospina, Germán. «“Colombia: Desarrollo Económico Reciente en Infraestructura”.»
Septiembre de 2004.
- Otero, Silvia. «Superando la crisis con infraestructura ¿Promesas nuevas o promesas viejas?» *Revista Clean* (2009): 66.
- Pérez, Aníbal. *El método comparativo: fundamentos y desarrollos recientes*. Pittsburgh: Universidad de Pittsburgh, 2007.
- Zapata, Diego. «Revista de Logística.» Febrero de 2015. <<http://revistadelogistica.com/>>.
- Zapata, giego, Hector Velez y Sanchez Patricia. «Revista de Logistica.» Febrero de 2015.
<<http://revistadelogistica.com/>>.

ANEXOS

A. Anexo: Infraestructura Vial Chile.

Ruta del Maipo



Fuente: Isa Internacional - Intervial Chile

Ruta del Maule



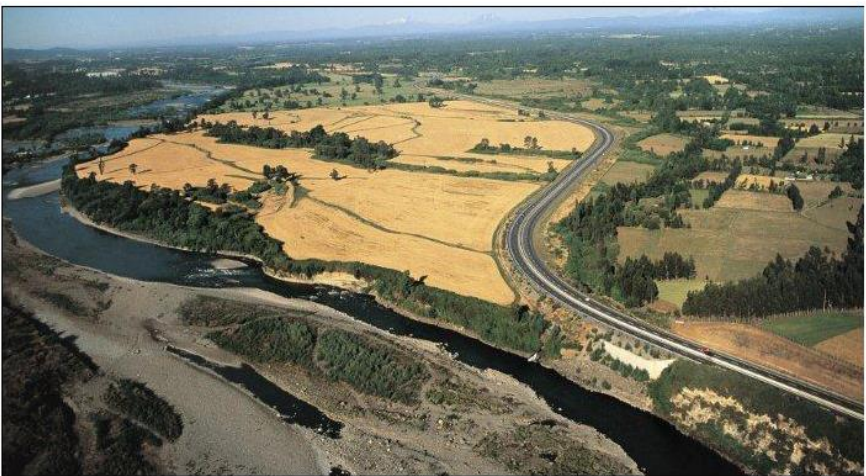
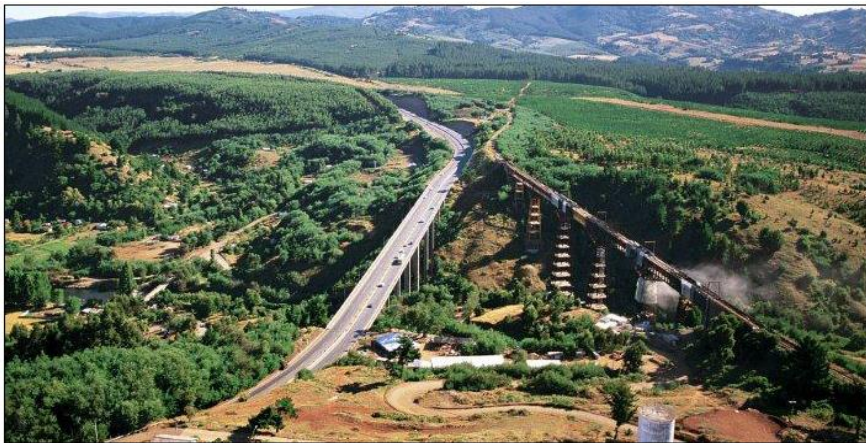
Fuente: Isa Internacional - Intervial Chile

Ruta del Bosque



Fuente: Isa Internacional - Intervial Chile

Ruta de la Araucanía



Fuente: Isa Internacional - Intervial Chile

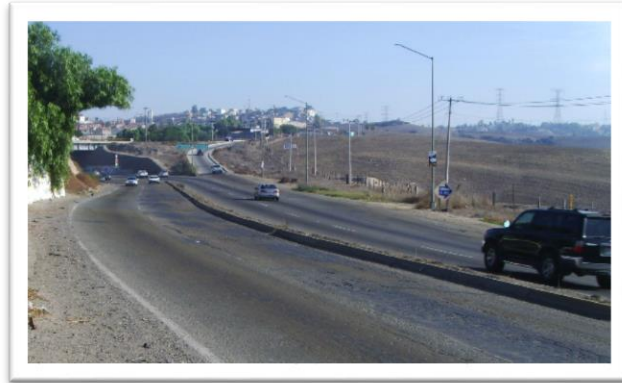
Ruta de los Ríos



Fuente: Isa Internacional - Intervial Chile

B. Anexo: INFRAESTRUCTURA VIAL MEXICO

Autopista Federal 15 Tramo Nogales Tijuana – Santa Ana



Fuente: Secretaria de Comunicación y Transportes

Autopista Federal 15 México Nogales Carretera Peninsular la Reyna del Pacífico



Fuente: Secretaria de Comunicación y Transportes

Autopista Federal 15 Mil Cumbres Casa de la Mariposa Monarca



Fuente: Secretaria de Comunicación y Transportes

Autopista Federal 40 de Reinosa a Mozatlan por Puerto Espinazo del Diablo



Fuente: Secretaria de Comunicación y Transportes

Carretera Federal 40 Reynosa Mozatlan, por Espinazo del Diablo



Fuente: Secretaria de Comunicación y Transportes