

Análisis intrarregional de los sectores autopartes y metalmecánico del Departamento de Santander en el contexto de la Alianza del Pacífico durante los años 2017-2021*

Intraregional Analysis of the Autoparts and Metalmechanical Sectors of Santander Department in the Context of the Pacific Alliance during 2017 and 2021.

*Julio Ramírez Montañez***

*Nicole Juliana Largo****

*Oriana Marcela Páez Cubides*****

*María Alejandra Quiroga******

RESUMEN

El objetivo de esta investigación fue analizar las condiciones del comercio intrarregional de los sectores autopartes y metalmecánico del departamento de Santander, en el período 2017-2021. Para cumplir el objetivo trazado se aplicaron los indicadores de comercio intrarregional, a los capítulos arancelarios correspondientes a los sectores de autopartes y metalmecánico de Santander. La metodología implementada se basó en la aplicación de los indicadores otorgados por la Comisión de Estudios Económicos para América Latina y el Caribe (CEPAL)

* Recibido: 17 de junio de 2022. Aceptado: 18 de octubre de 2022.

** Magister en Relaciones Internacionales. Universidad Pontificia Bolivariana (Colombia), julio.ramirez@upb.edu.co. ORCID: 0000-0003-0116-3330.

*** Administradora de Negocios Internacionales. Universidad Pontificia Bolivariana (Colombia) nicole.largo.2020@upb.edu.co. ORCID: 0000-0002-7368-6686.

**** Administradora de Negocios Internacionales. Universidad Pontificia Bolivariana (Colombia). oriana.paez.2020@upb.edu.co. ORCID: 0000-0002-9472-1209.

***** Administradora de Negocios Internacionales. Universidad Pontificia Bolivariana (Colombia). oriana.paez.2020@upb.edu.co. ORCID: 0000-0002-9472-1209.

con el fin de medir el dinamismo comercial de una región o un país. Dentro de las principales conclusiones a las que llega esta investigación, se destacan que el capítulo arancelario con mayor dinámica exportadora es el 84 (Reactores nucleares, calderas, máquinas, aparatos y artefactos mecánicos) con valores que oscilan entre US\$ 148.717 y US\$ 239.507; el único capítulo arancelario con tendencia exportadora alta desde Santander hacia los países de la Alianza del Pacífico es el 73, correspondiente a manufacturas de fundición de hierro y acero, donde los años 2017 y 2019. En las importaciones, se destaca el capítulo arancelario 73 que tuvo el mayor dinamismo entre 2017 y 2021, con importaciones que oscilan entre 68.954 dólares y 124.118 en el período de análisis. El Indicador de Comercio Intrarregional de importaciones muestra que el departamento de Santander mantiene un bajo nivel de importaciones de productos de autopartes y metalmecánica provenientes de la Alianza del Pacífico. Los capítulos arancelarios donde se tiene una tendencia alta importadora son el 76 (Aluminio y sus manufacturas). En cuanto a la balanza comercial, se destaca el comportamiento de las exportaciones de los capítulos arancelarios 82 (Herramientas de cuchillería y útiles) y 84 (Reactores nucleares, calderas, máquinas, aparatos y artefactos mecánicos) presentando saldos superavitarios entre los años 2017 y 2021.

Palabras claves: Comercio intrarregional – Alianza del Pacífico – sector de autopartes – sector metalmecánico – Departamento de Santander.

ABSTRACT

The aim of this research was to analyze the intra-regional trade conditions of the auto parts and metal-mechanic sectors of Santander department, during the period 2017-2021. In order to achieve the objective, the intraregional

trade indicators were applied to the tariff chapters corresponding to the auto parts and metal-mechanic sectors of Santander. The methodology implemented was based on the application of the indicators granted by the Economic Commission for Latin America and the Caribbean (ECLAC) in order to measure the trade dynamism of a region or a country. Among the main conclusions reached by this research, it is highlighted that the tariff chapter with the highest export dynamics is 84 (Nuclear reactors, boilers, machines, apparatus and mechanical devices) with values ranging between US\$ 148,717 and US\$ 239,507; the only tariff chapter with high export trend from Santander to the countries of the Pacific Alliance is 73 corresponding to manufactures of iron and steel castings, where the years 2017 and 2019. In imports, tariff chapter 73 stands out, which had the highest dynamism between 2017 and 2021, with imports ranging from \$68,954 to \$124,118 in the period of analysis. The Intraregional Trade Indicator of imports shows that the department of Santander maintains a low level of imports of auto parts and metal-mechanic products from the Pacific Alliance. The tariff chapters where there is a high import trend are 76 (Aluminum and its manufactures). Regarding the trade balance, the behavior of exports of tariff chapters 82 (Cutlery tools and tools) and 84 (Nuclear reactors, boilers, machines, apparatus and mechanical devices) are highlighted, presenting surplus balances between 2017 and 2021.

Keywords: Intraregional trade – Pacific Alliance – auto parts sector – metal-mechanic sector – Department of Santander.

INTRODUCCIÓN

Este artículo es resultado del proyecto de investigación titulado “Análisis Competitivo de Sectores Estratégicos del Departamento de Santander Mediante la Aplicación de Indicadores de Comercio Internacional y de Política Comercial en el Período 2015-2020”, desarrollado por investigadores del Grupo de Investigación en Contextos Internacionales (GRICANI) y estudiantes del Semillero de Investigación en Gerencia Internacional (SIGI) de la Facultad de Administración de Negocios Internacionales de la Universidad Pontificia Bolivariana, Seccional Bucaramanga.

Este proyecto tuvo como objetivo analizar la competitividad internacional de los sectores estratégicos del departamento de Santander mediante el uso de indicadores de comercio internacional y de dinamismo comercial, haciendo énfasis en los sectores autopartes y metalmecánico entre los años 2017 y 2021, utilizando las cifras del Sistema Integrado de Comercio Exterior (SIEX) de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) del Gobierno de Colombia.

La importancia de esta investigación radica en que la Alianza del Pacífico es considerada como la plataforma ideal para la internacionalización de sectores estratégicos del departamento de Santander, en la búsqueda de oportunidades de diversificación de mercados de exportación, debido a que las empresas Santandereanas se han enfocado en realizar sus primordialmente sus exportaciones hacia Estados Unidos.

De la misma forma, esta investigación tiene una relevancia para las empresas que componen la cadena de los sectores metalmecánico y autopartes, pues puede ser tomado como un punto de referencia para efectos de generar políticas comerciales con el

fin de afianzarse en mercados internacionales, en donde hasta el momento ha sido insipiente su inserción.

El Departamento de Santander es uno de los treinta y dos departamentos que componen el territorio de la República de Colombia. Se localiza en el Noreste del país, haciendo parte de la Región Andina. Cuenta con una superficie 30.537 Km², lo que representa el 2.68% del territorio nacional. Su capital es la ciudad de Bucaramanga y está dividido política y administrativamente en 87 municipios. Las actividades económicas del departamento de Santander se concentran en el sector agrícola y pecuario con el cultivo de la palma de aceite, yuca, maíz, plátano, fique, tabaco, caña, cacao, piña, frijol entre otros y explotación avícola, caprina y ganadera con proyección a la agro industrialización de lácteos y cárnicos.

Adicionalmente cuenta con la explotación de recursos minerales tales como plomo, uranio, fósforo, yeso, caliza, cuarzo, mármol, carbón, oro, cobre y principalmente el petróleo en el primer complejo petrolero de Colombia ubicado en Barrancabermeja. Por su localización geográfica se convierte en el eje central en la unión entre el interior del país, los Puertos del Caribe y la salida de Venezuela hacia el Océano Pacífico.

Los cambios durante el siglo XX transformaron la economía del departamento, pasando de ser históricamente agrícola, a ocupar un papel destacado en el sector servicios, especialmente en el sector del transporte y de las comunicaciones. La industria también presenta un par de polos de desarrollo localizados en la zona que abarca el eje Bucaramanga -Girón- Piedecuesta, donde se encuentran las empresas vinculadas a alimentación, textiles, cemento, accesorios automotores, metalmecánica, calzado, tabaco y la industria avícola, y la zona de Barrancabermeja que se dedica plenamente a la refinación de la mayor parte del petróleo que se

consume en Colombia, además de la fabricación de los derivados de este combustible natural

En cuanto al Protocolo Comercial de la Alianza del Pacífico, se puede iniciar manifestando que, a lo largo de la historia, se han analizado los procesos de integración económica y comercial en relación a las fases que van desde las zonas de libre comercio hasta la integración total, pasando por las etapas de unión aduanera, mercado común y unión económica (Balassa, 1964). El Protocolo Comercial de la Alianza del Pacífico es un proceso comercial emprendido desde el año 2011 por los Jefes de Estado de Colombia, Chile, México y Perú, con el fin de generar una nueva alianza para hacer negocios e incentivar las inversiones y comercio, especialmente con Asia (Lechuga, 2021). Así mismo, la Alianza del Pacífico se ha venido nutriendo de varias estrategias que han construido un área de integración entre los Estados miembros, tomando en cuenta su regulación legal, la arquitectura institucional y, sobre todo, el desarrollo de proyectos de cooperación entre sus asociados (Lallande y Rodríguez, 2019).

Para Rangel (2015), la Alianza del Pacífico, es una tipología del modelo de regionalismo trascendental Sur-Sur, que se desarrolló en Latinoamérica a principios del primer decenio del siglo XXI. Esta estrategia tiene como característica un comercio intrarregional poco desarrollado pero intenso, siendo resultado de la poca complementariedad comercial entre los países miembros (Rangel, 2015).

Asimismo, Parada et al. (2021) argumentan que la Alianza del Pacífico es un área de integración conformada por Colombia, Chile, Perú y México, creada a partir de la declaración de Lima en el año 2011. Este acuerdo comercial desarrollado bajo las bases de un área de integración regional, ha generado crecimiento económico y ha mejorado la competitividad de México, Perú,

Chile y Colombia, buscando acceder en forma conjunta hacia la región Asia Pacífico.

No obstante, Hernández y Muñoz (2015), declaran que entre los Estados miembros cohabita una relación comercial no tan profunda, pues a pesar de contar con tratados de libre comercio desde los años noventa, lo que se evidencia en realidad son los bajos volúmenes de exportaciones e importaciones recíprocos, además del bajo índice de comercio intraindustrial.

Los resultados de este artículo presentan, en primera instancia, la dinámica exportadora de los capítulos arancelarios del sector autopartes y metalmecánico del departamento de Santander hacia México, Perú y Chile, con el fin de determinar el índice intrarregional de las exportaciones de Santander hacia la Alianza del Pacífico. A continuación, se realiza un análisis tomando en cuenta las importaciones de los capítulos arancelarios de los sectores autopartes y metalmecánico provenientes desde los países de la Alianza del Pacífico, para posteriormente establecer los índices de comercio intrarregional de las importaciones y finalmente se presenta la balanza comercial de los capítulos arancelarios de análisis del departamento de Santander con los países miembros de este acuerdo comercial entre los años 2017 y 2021.

METODOLOGÍA

La metodología implementada para el desarrollo del presente artículo es la formulada por la División de Comercio Internacional e Integración de la CEPAL, en la publicación titulada “Indicadores de comercio exterior y política comercial: mediciones de posición y dinamismo comercial” (Durán y Álvarez, 2008). Para el desarrollo del presente artículo se aplicaron los indicadores de comercio intrarregional de las exportaciones e importaciones. La implementación de esta metodología en los sectores metalmecá-

nico y autopartes de Santander permitió determinar el patrón del comercio de estos sectores.

Las fases implementadas en esta investigación fueron:

Fase	Descripción
1	Determinación de los referentes teóricos y metodológicos para entrar en el proceso de contextualización del tema frente a la aplicación de medición de variables bajo los indicadores de comercio intrarregional planteados por la CEPAL.
2	Cálculo de los indicadores de los índices de comercio intrarregional, comercio extrarregional y de intensidad de comercio para los sectores autopartes y metalmecánico de Santander.
3	Análisis de la información, mediante el estudio de cada conjunto de indicadores y de su integración para cada capítulo arancelario.

REFERENTE TEÓRICO

Actualmente, los Estados sudamericanos se han venido interrelacionando por medio de una serie de acuerdos comerciales, convirtiendo a esta parte del continente en un área económica cada vez más integrada (Jumar y Paredes, 2008). Sin embargo, al compararla con otros continentes, el comercio intrarregional de Latinoamérica está notablemente más afectado que sus exportaciones hacia el resto del mundo (Cánepa y Revilla, 2019).

De igual forma, algunos autores como Ramírez y Sarmiento (2016) señalan que el tratado de libre comercio con mejores expectativas en Latinoamérica es el implementado por México, Perú, Chile y Colombia, en el marco del acuerdo comercial de la Alianza del Pacífico. Estos cuatro países, denominados como los Pumas

del Pacífico, se han posicionado recientemente y están a punto de emerger como líderes regionales.

Según los autores en mención, estos Estados reciben la denominación de los “Pumas del Pacífico” al compararlos con este animal, el cual es considerado fuerte, rápido, ágil, ligero y sigiloso. Este comparativo con los países que han promovido el proceso de integración económica y comercial más eficiente que Latinoamérica ha presentado en mucho tiempo, no solo en la búsqueda por conseguir que los países que lo componen se integren intensamente en miras de mercados internacionales, sino también para consolidar productos de mejor calidad, mayor valor agregado y a menor costo (Ramírez y Sarmiento, 2016).

Asimismo, la Alianza del Pacífico ha presentado unos ambiciosos propósitos en América Latina frente a la región de Asia-Pacífico que exceden la esfera económica, por medio de los cuales se espera que los estados miembros logren un mayor bienestar (Urrego, 2015).

El otro eje temático de esta investigación es el comercio intrarregional, donde Paikin y Dulcich (2017) lo definen como las transacciones que se llevan a cabo entre esos productores y su consumidor final. De igual forma, Rojas y Terán (2016) argumentan que la Alianza del Pacífico es un mecanismo de integración regional novedoso, que se ha venido ajustando a ciertas características de carácter histórico de Latinoamérica y de los países miembros.

Fuentes (1994) por su parte, presenta una definición más amplia al plantear que la liberalización del comercio y la desregularización arancelaria establecieron las bases para un ambiente favorable para la integración, suscitando una mayor interdependencia entre las economías de diferentes Estados. Así mismo, este autor expone que,

a inicios de la década de los noventa, los gobernantes de la región generaron políticas de carácter preferencial.

De igual forma, la Alianza del Pacífico como proceso de integración tiene características similares con otras formas del regionalismo, esencialmente con el regionalismo abierto, propio de la última década del siglo XX, por lo cual, la Alianza del Pacífico luce como un nuevo regionalismo renovado, actualizado y autodenominado de integración profunda. La internacionalización comercial con el objeto de acceder a nuevos mercados es uno de los elementos en el que coinciden los países miembros. En su conjunto, estos Estados acumulan más de la mitad del comercio internacional de Latinoamérica (Parada et al., 2021).

Adicionalmente, Guerra (2008) manifiesta que el regionalismo, en el ámbito conceptual, se ha conocido como la tendencia a construir regiones que están integradas por estados con objetivos en común en torno a los aspectos económicos y comerciales. Otro aporte sobre el regionalismo lo realizan de Lombaerde et al. (2009), quienes argumentan que este es un proceso espontáneo de cooperación, cohesión, e incluso integración, dentro de un espacio regional.

En ese mismo sentido, Briceño (2013) destaca que el regionalismo es un proceso de tipo asociativo, el cual se desarrolla en ámbitos espaciales definidos como macrorregiones o regiones internacionales. Estas macro regiones tienen como característica gozar de una contigüidad geográfica, contar con espacios socialmente construidos y desarrollar procesos con varias manifestaciones políticas, económicas, aduaneras, laborales y ambientales.

Adicionalmente, de la Reza (2003) argumenta que las estrategias del regionalismo, implementadas en la Alianza del Pacífico se complementan con motivaciones concretas, como el incremento de

la membresía de los acuerdos, la convergencia entre las iniciativas subregionales, regionales y hemisféricas de integración.

Por otra parte, Ardila (2015) afirma que la Alianza del Pacífico hace parte de un nuevo multilateralismo latinoamericano que destaca la importancia de los factores externos en la construcción de regímenes internacionales.

El otro eje temático de esta investigación es el comercio intrarregional, Gayá y Michalczewsky (2014) afirman al respecto, que hay un sin número de análisis que contemplan el comercio de los países de Suramérica con enfoque en la evolución del intercambio en los procesos de integración existentes y que inspeccionan disyuntivamente el desempeño de los respectivos acuerdos. En ese mismo sentido, Alegría (2021) indica que una de las particularidades más llamativas en el comercio intrarregional ha sido la integración de las economías en forma multilateral, creando grupos seleccionados donde se conjuntan propósitos en común que buscan beneficios para todos los implicados.

Adicionalmente, Puerto (2018) argumenta que la Alianza del Pacífico bajo la cobertura del presidencialismo aún tiene que fortalecerse. A pesar de los esfuerzos de las cuatro naciones inicialmente firmantes, el ingreso de nuevos miembros podría generar una recarga en el país o países más débiles, en aspectos de producción o de exportación, o cargándolas con las importaciones que son beneficiosas para los otros países.

En cuanto al dinamismo comercial Jacobo y Tinti (2013) brindan una visión crítica acerca de la dinámica que desenvuelve el comercio internacional, en la cual se ven inmersos distintos indicadores que actúan en conjunto para la toma de decisiones sobre alianzas y sociedades. Por otro lado, Gonzales (2016) menciona que una de las razones que impide el dinamismo comercial es el

desconocimiento por parte de la población, a cerca de su funcionamiento, legislación y ejercicio.

Adicionalmente, Lima y Lo Turco (2010) destacan que tanto el análisis de la participación del comercio intrarregional en el comercio mundial y la derivación del nivel potencial máximo de largo plazo, como la estimación de los flujos de exportaciones potenciales mediante un modelo de gravedad, llevan a la conclusión de que en general existe un importante espacio para la expansión del comercio intrarregional, mucho más amplio para la exportación de productos manufactureros.

Por el contrario, Márquez (2015) evidencia que existe un comercio intrarregional poco intenso como consecuencia de la baja complementariedad comercial entre las economías de Chile, Colombia, México y Perú, en donde esta situación se ha agudizado desde el año 2011, y no ha podido ser revertida aún, a pesar que desde hace algún tiempo existe toda una tradición que apunta a liberalizar de manera rápida y generalizada la circulación de mercancías entre los territorios de las partes involucradas en la Alianza.

Sin embargo, en la etapa de regionalismo abierto en Sudamérica ha habido un aumento de la integración comercial, superior al registrado durante la nueva integración. El modelo de la nueva integración es todavía muy reciente. Todavía se están creando las infraestructuras claves para su desarrollo, así como los sistemas de inversión y pago comunes y los espacios para el libre comercio. Es necesario, en consecuencia, madurar una política económica para la gestión del comercio regional sudamericano y acompañarla de estrategias paralelas, que apuntalen a los objetivos en términos de intercambio (Herrero, 2017).

En cuanto al comercio intrarregional de la Alianza del Pacífico, Trujillo (2014) resalta que la Alianza permite desde sus institucio-

nes una agenda definida de integración, la cosecha temprana de las negociaciones, el seguimiento a las cumbres y una presidencia pro tempore eficaz, que hacen de este acuerdo comercial un área de integración con credibilidad. Por otra parte, le ofrece a Colombia un área de integración sin tensiones con otros actores, instrumentos para diversificar sus relaciones con el mundo y una opción de liderazgo regional desde la persuasión. En tal sentido, la Alianza del Pacífico constituye un bloque cada vez más consolidado de países con economías basadas en modelos que propician el libre comercio, que individualmente han negociado acuerdos comerciales con diversas naciones del mundo incluidas las de Asia-Pacífico, en particular Chile y el Perú y que, de manera conjunta, representan un gran potencial de oferta exportable. Ello les permitirá, como bloque, aproximarse a los países de Asia-Pacífico aprovechando la posibilidad de establecer cadenas productivas más competitivas (sobre la base, por ejemplo, de las reglas de origen que las rigen), así como buscar el intercambio comercial de productos y/o servicios complementarios entre los países de ambos bloques (Pérez y Roo, 2018).

Morales y Almonte (2021) mencionan que a 10 años de la creación de la Alianza del Pacífico, la dinámica del comercio intrarregional entre los cuatro integrantes ha mostrado ser débil y decreciente, más aún, por la importancia que los propios integrantes de la alianza confieren a los mercados extra regionales. A tener en cuenta que el país más beneficiado de la Alianza del Pacífico ha sido México, los demás países son economías con un resultado negativo en el intercambio comercial con la Alianza

Asimismo, se refleja muy poco aprovechamiento de las ventajas que ofrece la Alianza en temas de reducciones arancelarias, debilitando así, la estructuración de encadenamientos productivos para entrar como bloque económico a los países asiáticos.

Finalmente se puede señalar que el estudio de los datos de intercambio comercial entre los miembros de la Alianza del Pacífico, son un paso clave para entender como la economía santandereana pudiera acceder a este mercado e identificar quienes serían los potenciales clientes. El hecho de que sus competidores no estén aprovechando la Alianza del Pacífico, como se argumenta en el documento, podría llegar a ser una ventaja competitiva (Gómez y Caraballo, 2019).

RESULTADOS

Los capítulos arancelarios de los sectores metalmeccánico y autopartes con los que se desarrolló la presente investigación se presentan en la Tabla 1.

Tabla 1. Capítulos Arancelarios de los sectores autopartes y metalmeccánica de Santander con dinámica comercial con la Alianza del Pacífico.

Capítulo	Descripción
72	Fundición de hierro y acero
73	Manufacturas de fundición de hierro y acero
74	Cobre y sus manufacturas
76	Aluminio y manufacturas
82	Herramientas de cuchillería y útiles
83	Manufacturas diversas de metalmeccánica
84	Reactores nucleares, calderas, máquinas, aparatos y artefactos mecánicos
86	Vehículos y materiales para vías férreas similares y sus partes
87	Vehículos y sus partes

Fuente: Elaboración propia con base en el Sistema Integrado de Comercio Exterior Siex-Dian

DINÁMICA DE LAS IMPORTACIONES DE LOS SECTORES AUTOPARTES Y METALMECÁNICO DE SANTANDER CON LOS PAÍSES DE LA ALIANZA DEL PACÍFICO

La tabla 2 presenta las exportaciones de los capítulos arancelarios correspondientes a los sectores autopartes y metalmecánico del departamento de Santander durante los años 2017 y 2021. Se puede observar que el capítulo arancelario con mayor dinámica exportadora es el 84 (Reactores nucleares, calderas, máquinas, aparatos y artefactos mecánicos) con valores que oscilan entre US\$ 148.717.000 y US\$ 239.507.000 Otro capítulo arancelario con alta dinámica exportadora alta es el 87 (Vehículos y sus partes) con exportaciones que van desde US\$8.456.000 hasta US\$ 31.681.000.

Tabla 2. Exportaciones del departamento de Santander de los sectores autopartes y metalmecánico 2017-2021 hacia la Alianza del Pacífico. (En miles de US\$)

Capítulo	2017 US\$ (FOB)	2018 US\$ (FOB)	2018 US\$ (FOB)	2020 US\$ (FOB)	2021 US\$ (FOB)
72. Fundición de hierro y acero	621	782	2.533	1.125	4.136
73. Manufacturas de fundición de hierro y acero	7.837	1.344	2.040	9.393	7.765
74. Cobre y sus manufacturas	1.237	2.506	2.955	8.960	5.358
76. Aluminio y manufacturas	2.649	1.851	7.985	7.108	4.137

82. Herramientas de cuchillería y útiles	8.303	171	9.876	27.832	7,411
83. Manufacturas diversas de metalmecánica	2.464	2.244	10.614	8.454	8.210
84. Reactores nucleares, calderas, máquinas, aparatos y artefactos mecánicos	151.647	148.717	192.890	168.779	239.507
86. Vehículos y materiales para vías férreas similares y sus partes	5.540	1.900	3.330	2.882	4.862
86. Vehículos y materiales para vías férreas similares y sus partes	17.886	31.368	15.299	8.456	20.944

Fuente: Elaboración propia con base en el Sistema Integrado de Comercio Exterior Siex-Dian

COMERCIO INTRARREGIONAL DE LAS EXPORTACIONES DE LOS SECTORES AUTOPARTES Y METALMECÁNICO DEL DEPARTAMENTO DE SANTANDER

El comercio intrarregional de las exportaciones señala la tendencia exportadora de los capítulos seleccionados del sector metalmeccánico y autopartes del departamento de Santander hacia los países de la Alianza del Pacífico. Los valores de este indicador fluctúan entre -1 y 1 . Cuando el valor se acerca a -1 muestra que

es un capítulo arancelario donde las exportaciones de los capítulos arancelarios seleccionados hacia países de la Alianza del Pacífico son bajas. Cuando el valor es 1, o se acerca a 1, significa que es un sector donde el dinamismo comercial de exportaciones con la región es alto. (Díaz, Macías & González 2020).

Este índice se mide de la siguiente forma:

*ICE = EXPCAP REG/EXPCAP

*EXPCAP=Exportaciones del capítulo realizadas por Santander

*EXPCAP REG= Exportaciones del capítulo realizadas por Santander a la Alianza del Pacífico

La tabla 3 evidencia que el único capítulo arancelario con tendencia exportadora alta desde Santander hacia los países de la Alianza del Pacífico es el 73 correspondiente a manufacturas de fundición de hierro y acero, donde los años 2017 y 2019 el 90% de las exportaciones de este capítulo iban dirigidos a los países miembros de la Alianza del Pacífico. El resto de los capítulos arancelarios muestran una tendencia muy baja y nula de los capítulos arancelarios del sector autopartes y metalmecánico del departamento de Santander.

Tabla 3. Comercio intrarregional de las exportaciones de los sectores autopartes y metalmecánico del departamento de Santander durante el 2017 y el 2021

Capítulo Arancelario	2017	2018	2019	2020	2021	Comentarios
72	EXP CAP REG 0 / EXP CAP 621 0	EXP CAP REG 203 /EXP CAP 782 0,25	EXP CAP REG /0 EXP CAP 2.533 0	EXP CAP REG /0 EXP CAP 2.533 0	EXP CAP REG 0/ EXP CAP 4.136 0	Dinamismo bajo de las exportaciones de este capítulo arancelario con los países de la Alianza del Pacífico
73	EXP CAP REG 7205 / EXP CAP 7837 0,9	EXP CAP REG 439/ EXP CAP 1.344 0,32	EXP CAP REG /1.882 EXP CAP 2.040 0,9	EXP CAP REG 6.529 / EXP CAP 9.393 0,69	EXP CAP REG /2.049 EXP CAP 7.765 0,26	Dinamismo alto de las exportaciones en los años 2017, 2019 y 2020

74	EXP CAP REG 0/ EXP CAP 1.237 0	EXP CAP REG 0/ EXP CAP 2.506 0	EXP CAP REG 1.037 / EXP CAP 2.955 0,35	EXP CAP REG /1.043 EXP CAP 8.960 0,11	EXP CAP REG 2.248/ EXP CAP 5.358 0,41	Dinamismo bajo de las exportacio- nes de este capítulo arancelario con los países de la Alianza del Pacífico
76	EXP CAP REG 703 /EXP CAP 2.649 0,26	EXP CAP REG 747/ EXP CAP 1.851 0,40	EXP CAP REG 2.610/ EXP CAP 7.985 0,32	EXP CAP REG 1.776 / EXP CAP 7.108 0,24	EXP CAP REG 442/ EXP CAP 4.137 0,1	Dinamismo bajo de las exportacio- nes de este capítulo arancelario con los países de la Alianza del Pacífico
82	EXP CAP REG 0/ EXP CAP 8.303 0	EXP CAP REG 0 / EXP CAP 171 0	EXP CAP REG 0 / EXP CAP 9.876 0	EXP CAP REG 3,105 / EXP CAP 27.832 0,11	EXP CAP REG 0/ EXP CAP 7,411 0	Dinamismo bajo de las exportacio- nes de este capítulo arancelario con los países de la Alianza del Pacífico

83	EXP CAP REG 0 / EXP CAP EXP CAP 2.464 0	EXP CAP REG 0 / EXP CAP 2.244 0	EXP CAP REG 1.370 / EXP CAP 10.614 0,13	EXP CAP REG 0 / EXP CAP 8.454 0	EXP CAP REG 0 / EXP CAP 8.210 0	Dinamismo bajo de las exportaciones de este capítulo arancelario con los países de la Alianza del Pacífico
84	EXP CAP REG 15.976/ EXP CAP 151.647 0,10	EXP CAP REG 24.324/ EXP CAP 148.717 0,16	EXP CAP REG 56.371 / EXP CAP 192.890 0,29	EXP CAP REG 51.353/ EXP CAP 168.779 0,30	EXP CAP REG 62.600/ EXP CAP 239.507 0,25	Dinamismo bajo de las exportaciones de este capítulo arancelario con los países de la Alianza del Pacífico
86	EXP CAP REG / 0 EXP CAP 5.540 0	EXP CAP REG 0 / EXP CAP 1.900 0	EXP CAP REG 0/ EXP CAP 3.330 0	EXP CAP REG 0 / EXP CAP 2.882 0	EXP CAP REG 0 / EXP CAP 4.862 0	No existe comercio intrarregional del capítulo 86 con los países de la Alianza del Pacífico

87	EXP CAP REG /10.152 EXP CAP 17.886 0,56	EXP CAP REG 9.172 / EXP CAP 31.368 0,29	EXP CAP REG /2.191 EXP CAP 15.299 0,14	EXP CAP REG 941 / EXP CAP 8.456 0,11	EXP CAP REG 7.998/ EXP CAP 20.944 0,38	Dinamismo Bbjo de las exportacio- nes de este capítulo arancelario con los países de la Alianza del Pacífico
----	--	--	---	---	---	---

Fuente: Elaboración propia con base en el Sistema Integrado de Comercio Exterior Siex-Dian, (2022)

DINÁMICA DE LAS IMPORTACIONES DE LOS SECTORES AUTOPARTES Y METALMECÁNICO DE SANTANDER CON LOS PAÍSES DE LA ALIANZA DEL PACÍFICO

La tabla 4 exhibe los principales capítulos arancelarios donde se presenta una dinámica importadora de los sectores metalme-
cánico y autopartes del departamento de Santander en los años
2017 y 2021. Se puede apreciar que el capítulo arancelario 73
tuvo el mayor dinamismo entre 2017 y 2021, con importaciones
que oscilan entre 68.954.000 dólares y 124.118.000 en el periodo
de análisis.

Tabla 4. Importaciones del departamento de Santander de los sectores autopartes y metalmecánico 2017-2021 desde la Alianza del Pacífico (En miles de US\$)

Capítulo	2017 US\$ (CIF)	2018 US\$ (CIF)	2019 US\$ (CIF)	2020 US\$ (CIF)	2021 US\$ (CIF)
72. Fundición de hierro y acero	18.397	33.336	34.942	41.141	70.691

73. Manufacturas de fundición de hierro y acero	83.995	79.731	106.448	68.954	124.118
74. Cobre y sus manufacturas	46.769	52.010	53.402	44.319	71.306
76. Aluminio y manufacturas	3.550	5.723	9.233	8.443	10.279
82. Herramientas de cuchillería y útiles	6.944	5.005	6.754	6.657	8.225
83. Manufacturas diversas de metalmecánica	19.918	15.621	20.303	13.111	24.427
84. Reactores nucleares, calderas, máquinas, aparatos y artefactos mecánicos	55.279	80.126	63.788	68.431	120.994
86. Vehículos y materiales para vías férreas similares y sus partes	9.793	105.668	26.946	16.286	17.698
87. Vehículos y sus partes	23,078	38,785	43,865	26,450	79,409

Fuente: Elaboración propia con base en el Sistema Integrado de Comercio Exterior Siex-Dian

ÍNDICE DE COMERCIO INTRARREGIONAL DE LAS IMPORTACIONES DE LOS SECTORES AUTOPARTES Y METALMECÁNICO DESDE LA ALIANZA DEL PACÍFICO

El Índice de Comercio Intrarregional de las importaciones refleja el flujo de importaciones de Santander provenientes de la Alianza del Pacífico en los capítulos de arancel de análisis. El indicador se puede expresar para un capítulo arancelario específico,

y refleja la tendencia importadora del sector en la región de la Alianza del Pacífico. Se calcula de la siguiente forma:

$$*ICI = IMPCAP \text{ REG}/IMPCAP$$

*IMPCAP=Importaciones del capítulo realizadas por Santander

*IMPCAP REG= Importaciones del capítulo realizadas por Santander a la Alianza del Pacífico

La tabla 5 muestra la tendencia de las importaciones provenientes de los países de la Alianza del Pacífico hacia el departamento de Santander de los capítulos arancelarios de los sectores autopartes y metalmecánico es baja en el periodo 2017-2021. El Indicador de Comercio Intrarregional de importaciones muestra que el departamento de Santander mantiene un bajo nivel de importaciones de productos de autopartes y metalmecánica provenientes de la Alianza del Pacífico. Los capítulos arancelarios donde se tiene una tendencia alta importadora y es señalado en color verde son el 76 (Aluminio y sus manufacturas), donde en el periodo de análisis tuvo importaciones superiores al 80 por ciento de este capítulo arancelario del total de importaciones de Santander. Así mismo, pero en menor escala se evidencia una tendencia media de las importaciones de las partidas arancelarias 82, 83, 84 y 87 mostrando importaciones superiores al 70% en el periodo de análisis.

Tabla 5. Comercio intrarregional de las importaciones de los sectores autopartes y metalmecánico del departamento de Santander entre el 2017 y 2021

Capítulo Arancelario	2017	2018	2019	2020	2021	Comentarios
72	IMP-CAP REG 6.407/ IMP-CAP 18.397 0,34	IMP-CAP REG 8427 /IMP-CAP 33.336 0,25	IMP-CAP REG 5.390 /IMP-CAP 34.942 0,15	IMP-CAP REG 4.111/ IMP-CAP 41.141 0,09	IMP-CAP REG 7.802 /IMP-CAP 70.691 0,11	Dinamismo bajo de las importaciones de este capítulo arancelario con los países de la Alianza del Pacífico
73	IMP-CAP REG 24.348/ IMP-CAP 83.995 0,28	IMP-CAP REG 14.551/ IMP-CAP 79.731 0,18	IMP-CAP REG 85.088/ IMP-CAP 106.448 0,79	IMP-CAP REG 12.543/ IMP-CAP 68.954 0,18	IMP-CAP REG 46.855/ IMP-CAP 124.118 0,37	Dinamismo bajo de las importaciones de este capítulo arancelario con los países de la Alianza del Pacífico, a excepción del año 2019 donde se presenta un dinamismo alto, con importaciones provenientes desde la Alianza del Pacífico en un 79%

74	IMP-CAP REG 7.457/ IMP-CAP 46.769 0,15	IMP-CAP REG 17.794/ IMP-CAP 52.010 0,34	IMP-CAP REG 8.986/ IMP-CAP 53.402 0,16	IMP-CAP REG 7.238/ IMP-CAP 44.319 0,16	IMP-CAP REG 12.953, /IMP-CAP 71.306 0,18	Dinamismo bajo de las importaciones de este capítulo arancelario con los países de la Alianza del Pacífico
76	IMP-CAP REG 2.534/ IMP-CAP 3.550 0,7	IMP-CAP REG 5.689/ IMP-CAP 5.723 0,99	IMP-CAP REG 9006 /IMP-CAP 9.233 0,97	IMP-CAP REG 8.213/ IMP-CAP 8.443 0,97	IMP-CAP REG 8.976/ IMP-CAP 10.279 0,87	Presenta un dinamismo de importaciones alto con los países de la Alianza del Pacífico
82	IMP-CAP REG 4.125 / IMP-CAP 6.944 0,59	IMP-CAP REG 544/ IMP-CAP 5.005 0,10	IMP-CAP REG 4.506/ IMP-CAP 6.754 0,66	IMP-CAP REG 4.510/ IMP-CAP 6.657 0,67	IMP-CAP REG 3.912 /IMP-CAP 8.225 0,47	Presenta un dinamismo de importaciones alto con los países de la Alianza del Pacífico en los años 2017, 2019 y 2020.

83	IMP-CAP REG 16.981/ IMP-CAP 19.918 0,85	IMP-CAP REG 6.538/ IMP-CAP 15.621 0,41	IMP-CAP REG 2915 /IMP-CAP 20.303 0,14	IMP-CAP REG 3.912 /IMP-CAP 13.111 0,29	IMP-CAP REG 22.334 /IMP-CAP 24.427 0,91	Este capítulo arancelario tiene un dinamismo alto de las importaciones desde la Alianza del Pacífico en los años 2017 y 2021. En el periodo comprendido entre los años 2018 y 2020 se observa una dinámica baja de las importaciones.
84	IMP-CAP REG 10.275 /IMP-CAP 55.279 0,18	IMP-CAP REG 67.071 /IMP-CAP 80.126 0,83	IMP-CAP REG 8.873 /IMP-CAP 63.788 0,13	IMP-CAP REG 47.754 /IMP-CAP 68.431 0,69	IMP-CAP REG 74.597 /IMP-CAP 120.994 0,61	Dinámica importadora alta en los años 2018, 2020 y 2021 donde las importaciones de este capítulo arancelario desde la Alianza del Pacífico superan el 60% del total de importaciones.
86	IMP-CAP REG 0 /IMP-CAP 9.793 0	IMP-CAP REG 0 /IMP-CAP 80.126 0	IMP-CAP REG 0 /IMP-CAP 26.946 0	IMP-CAP REG 0 /IMP-CAP 16.286 0	IMP-CAP REG 0 /IMP-CAP 23,078 0	Comercio intrarregional nulo de las importaciones de este capítulo arancelario desde la Alianza del Pacífico.

87	IMP- CAP REG	IMP- CAP REG	IMP- CAP REG	IMP- CAP REG	IMP- CAP REG	Dinámica importadora alta en los años 2020 y 2021 desde la Alianza del Pacífico.
	4.308	8.497	8.863	22.370	46.040	
	/IMP- CAP	/IMP- CAP	/IMP- CAP	/IMP- CAP	/IMP- CAP	
	23.078	38.785	43.865	26.450	79.409	
	0,18	0,21	0,20	0,84	0,57	

Fuente: Elaboración propia con base en el Sistema Integrado de Comercio Exterior Siex-Dian

En la tabla 6 se presenta el registro de las exportaciones, importaciones y saldo comercial de la balanza de pagos de los capítulos arancelarios de los sectores autopartes y metalmecánico de Santander. En este análisis, se comparan las exportaciones de Santander con las importaciones de México, Perú y Chile hacia el departamento. Es por ello, que se destaca que en la mayoría de partidas arancelarias hay un déficit en la balanza comercial del departamento de Santander con respecto a los países miembros de la Alianza del Pacífico. Siendo la excepción, el comportamiento de las exportaciones de los capítulos arancelarios 82 (Herramientas de cuchillería y útiles) y 84 (Reactores nucleares, calderas, máquinas, aparatos y artefactos mecánicos) presentando saldos superavitarios en la balanza comercial entre los años 2017 y 2021.

Tabla 6. Balanza Comercial de los Sectores Autopartes y Metalmecánico de Santander con la Alianza del Pacífico

Año	2017	2018	2019	2020	2021
Saldo Comercial Capítulo 72	-17.776	-32.554	-32.409	-40.016	-66.555

Saldo Comercial Capítulo 73	-76.158	-78.387	-104.408	-59.561	-116.353
Saldo Comercial Capítulo 74	-45.532	-49.504	-50.447	-35.359	-65.948
Saldo Comercial Capítulo 76	-901	-3.872	-1.248	-1.335	-6.142
Saldo Comercial Capítulo 82	1.359	-4.834	3.122	21.175	-814
Saldo Comercial Capítulo 83	-17.454	-13.377	-9.689	-4.657	-16.217
Saldo Comercial Capítulo 84	96.368	68.591	129.102	100.348	118.513
Saldo Comercial Capítulo 86	-4.253	-103.768	-23.616	-13.404	-12.836
Saldo Comercial Capítulo 87	-5.192	-7.417	-28.566	-17.994	-58.465

Fuente: Elaboración propia con base en el Sistema Integrado de Comercio Exterior Siex-Dian

CONCLUSIONES

El comercio intrarregional de las importaciones entre Santander y los países miembros de la Alianza del Pacífico es de lejos muy superior a el comercio intrarregional de las exportaciones, evidenciando una dinámica importadora superior a la dinámica exportadora de Santander, ocasionando un déficit en la balanza comercial de las partidas correspondientes a los sectores metal-mecánico y autopartes.

El capítulo arancelario con mayor dinámica exportadora es el 84 (Reactores nucleares, calderas, máquinas, aparatos y artefactos mecánicos) con valores que oscilan entre US\$ 148.717 y US\$ 239.507.

El único capítulo arancelario con tendencia exportadora alta desde Santander hacia los países de la Alianza del Pacífico es el 73 correspondiente a manufacturas de fundición de hierro y acero, donde los años 2017 y 2019 el 90% de las exportaciones de este capítulo iban dirigidos a los países miembros de la Alianza del Pacífico.

En cuanto a las importaciones, se destaca que el capítulo arancelario 73 tuvo el mayor dinamismo entre 2017 y 2022, con importaciones que oscilan entre 68.954 dólares y 124.118 en el período de análisis.

El indicador de Comercio Intrarregional de importaciones muestra que el departamento de Santander mantiene un bajo nivel de importaciones de productos de autopartes y metalmecánica provenientes de la Alianza del Pacífico.

Los capítulos arancelarios donde se tiene una tendencia alta importadora son el 76 (Aluminio y sus manufacturas), donde en

el período de análisis tuvo importaciones superiores al 70 por ciento de este capítulo arancelario del total de importaciones de Santander.

La balanza comercial, resalta el comportamiento de las exportaciones de los capítulos arancelarios 82 (Herramientas de cuchillería y útiles) y 84 (Reactores nucleares, calderas, máquinas, aparatos y artefactos mecánicos) presentando saldos superavitarios entre los años 2017 y 2021.

Recomendaciones:

La literatura existente sobre la temática del comercio intrarregional en los acuerdos comerciales celebrados en Latinoamérica es muy escasa, asimismo no se evidencian publicaciones que analicen la internacionalización de sectores industriales del departamento de Santander, es por ello que esta investigación adquiere una relevancia para las empresas que componen la cadena de los sectores metalmecánico y autopartes de este departamento Colombiano, pues puede ser tomado como un punto de referencia para efectos de generar políticas comerciales con el fin de impulsar el posicionamiento de estas empresas en mercados internacionales.

En consideración a los hallazgos de este artículo, se recomienda que se le dé una continuidad investigaciones que puedan ampliar la visión del tema de estudio, que lleven a realizar análisis desde la perspectiva del acuerdo de Alianza del Pacífico y sus perspectivas de mejoramiento de los procesos de internacionalización de empresas de países que conforman este acuerdo comercial.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Aponte, M. y Superlano, E. (2017). La Alianza del Pacífico: una estrategia efectiva para fortalecer la relación comercial con Asia-Pacífico. *Review of Global Management*, 3(1), 46-50.
- Balassa, B. (1964). Teoría de la integración económica. Biblioteca UTEHA de Economía. México.
- Díaz, M., Macías, R. y González, R. (2020). Estrategias y retos en la incorporación de la pequeña y mediana empresa el comercio internacional: Un enfoque conceptual. *RAN-Revista Academia & Negocios*, 6(1).
- Durán, J. y Álvarez, M. (2008). Indicadores de comercio exterior y política comercial: mediciones de posición y dinamismo comercial.
- González Riofrío, D.R. (2016). Tesis. Recuperado a partir de <http://repositorio.ug.edu.ec/handle/redug/16159>
- Gómez, E. y Caraballo, L. (2019) Memorias del III Congreso internacional en administración de negocios internacionales (CIANI): Retos y oportunidades del desarrollo sostenible en los negocios internacionales / coord. por Julio César Ramírez Montañez, págs. 127-137. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7274665>
- Gómez, E. Caraballo, L. y Peña, L. (2019). Comercio intraindustrial de Santander con los países de la Alianza del Pacífico. *Revista Le Bret* 11, 105 – 122. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7494324>
- Hernández, J. y Muñoz, L. (2015). Comercio y evolución de la Alianza del Pacífico. *Equidad & Desarrollo*, (24), 97-118.
- Herrero, S. (2018) Integración latinoamericana desarrollo económico y comercio intrarregional, 1990-2014. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7315007>
- Herrero, S. (2017). Regionalismo abierto y nueva integración, ¿Qué modelo genera más integración? *Cuadernos Geográficos* 56(2), 94-110. Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=17152020005>

- Jacobo, A. y Tinti, B. (2013). Posición y dinamismo comercial del MERCOSUR: 1991-2012 [en línea]. Informe macroeconómico y de crecimiento económico (IMC) 12(5). Universidad Católica Argentina. Facultad de Ciencias Económicas. Escuela de Economía “Francisco Valsecchi”. Programa de Desarrollo e Instituciones. Disponible en: <https://repositorio.uca.edu.ar/handle/123456789/1996>
- Lallande, J. y Rodríguez, Y. (2019). La Alianza del Pacífico: proceso de integración latinoamericana en construcción. En T. O. Medina & E. E. Muñoz. (Eds.). *La cooperación Sur-Sur en América Latina y el Caribe: Balance de una década (2008-2018)* (pp. 189–204). CLACSO. <https://doi.org/10.2307/j.ctvt6rmgq.1>
- Lechuga, J. (2021). Influencia comercial de China en países de la Alianza del Pacífico. En *De Asia a Occidente: ¿Hacia una nueva geopolítica mundial?* a de publicación. (pp. 43-53). Editorial PIPEC.
- Lima, J., y Lo turco, A. (2010). El comercio intrarregional en América Latina: patrón de especialización y potencial exportador. Los impactos de la crisis internacional en América Latina: ¿Hay margen para el diseño de políticas regionales?
- López, A. (2003). Estructura y dinámica del comercio en cuenca. *Investigaciones Geográficas* (Esp), (32),137-154.[fecha de Consulta 9 de Junio de 2022]. ISSN: 0213-4691. Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=17603207>
- Mandujano, S. y Yunuen, Y. (2021) Estudios de Asia oriental en América Latina y sus posibles contribuciones para una mejor comprensión empresarial interregional. Disponible en: <http://cathi.uacj.mx/20.500.11961/19070>
- Márquez, A. (2015). Desafíos a enfrentar por el comercio intrarregional en la alianza del pacífico. *Aldea Mundo*, 20(40),71-84.[fecha de Consulta 9 de Junio de 2022]. ISSN: 1316-6727. Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=54346387007>

- Morales, M., y Almonte, L. (2021). Intensidad del comercio en la Alianza del Pacífico: una evaluación de una década.
- Puerto, R.A. (2018). Presidencialismo y la Alianza del Pacífico. Recuperado de: <http://hdl.handle.net/10554/36038>.
- Rangel, M. (2015). Desafíos a enfrentar por el comercio intrarregional en la Alianza del Pacífico. *Aldea Mundo*, 20(40), 71-84.
- Ramírez, J., Sarmiento, G. Gomez, E., y Valero, G. (2022). Dinámica intrarregional del T-MEC y el departamento de Santander en el periodo 2015-2020. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=8220729>
- Stefoni, C., Mardones, P., & Valdebenito, F. (2021). Dynamics of Top-down and Bottom-up Commercial Integration between the Free Trade Zones of Ciudad del Este (Paraguay) and Iquique (Chile). *Revista de Estudios Sociales*, (75), 15-29.
- Trujillo Acosta, I. A. (2014). Sobre las ventajas de la Alianza del Pacífico para Colombia. *Prolegómenos*, 17(33), 159-172.



Open Access This article is licensed under a Creative Commons Attribution-Non Commercial 4.0 International License, which permits the use, adaption and sharing as long as you give appropriate credit to the original author(s) and the source. The images or other third party material in this article are included in the article's Creative Commons license, unless indicated otherwise in a credit line to the material. If materials are not included in the article's Creative Commons license and your intended use is not permitted by statutory regulation or exceeds the permitted use, you will need to obtain permission directly from the copyright holder.

To view a copy of this license, visit <http://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>. © The Author(s) 2022.

