

El mar: una opción de competitividad olvidada

Andrés Alberto Mariño Arévalo* y Diana Josefina Fernández Villa

«Primero estaba el mar. Todo estaba oscuro. No había ni sol, ni luna, ni gente, ni animales, ni plantas. El mar estaba en todas partes. El mar era la madre, la madre no era gente, ni nada, ni cosa alguna. Ella era espíritu de lo que iba a venir y ella era presentimiento y memoria».

LEYENDA KOGUI

Introducción¹

En el actual orden mundial se habla de globalización y de inserción de las economías nacionales en el mercado mundial, como una condición para el desarrollo de los países en general. Esta inserción trasciende los términos de lo administrativo o lo económico, y señala la necesidad del estudio y análisis de aspectos políticos, geográficos, sociales y culturales, entre otros, que determinan y reflejan la complejidad de la sociedad contemporánea en su conjunto.

Existe una clara tendencia a aplicar “fórmulas” políticas, económicas y administrativas para el aumento de la competitividad de las naciones. Sin embargo, dichas fórmulas deben ser cuestionadas pues se aplican de una manera generalizada, sin un previo análisis del entorno y el ambiente que rodean al país estudiado, lo cual degenera en un estancamiento –en el mejor de los escenarios– o en una disminución de la competitividad.

En este orden de ideas, se ha reiterado un sinnúmero de veces la privilegiada ubicación geográfica del país, gracias

al acceso a dos mares –el Pacífico y el Atlántico–, lo cual constituye una ventaja que no sólo le otorga una inserción privilegiada en los mercados más importantes del mundo, sino que le ofrece una buena cantidad de recursos explotables en un campo que aún está relegado e inexplorado en la economía nacional.

Colombia ha olvidado una de sus principales ventajas para el desarrollo de una competitividad sostenible a lo largo del tiempo, que le permita contar con los suficientes elementos para sustentar su inserción en un mercado internacional, caracterizado por ser cada vez más competitivo y exigente. Lo anterior constituye un reto para aquellos que aún no han sabido hacer una lectura adecuada de sus fortalezas.

Es pertinente entonces hacer un análisis más profundo al respecto, sin dejar de lado las demás ramas del conocimiento que de una u otra manera influyen en nuestra disciplina, para hacerse a una visión integradora acerca de este tipo de problemáticas y, a su vez, plantear soluciones aplicables en un contexto como el colombiano.

* Estudiantes de octavo y sexto semestre de Administración de Empresas, respectivamente, Universidad Nacional de Colombia.

Correos electrónicos:
aamarino@unal.edu.co,
djfernandezv@unal.edu.co

Mariño, A.A. & Fernández, D. (2006). El mar: una opción de competitividad olvidada. Trabajo presentado en el VII Congreso Nacional de Estudiantes de Administración (17 y 18 de noviembre de 2005). *Innovar* 16(27), xx-xx.

¹ Esta ponencia es resultado de una investigación realizada durante el segundo semestre de 2005, en el Seminario Problemas Críticos Colombianos, dirigido por el profesor Pedro Amaya. Ocupó el primer lugar en VII Congreso Nacional de Estudiantes de Administración, realizado los días 17 y 18 de noviembre de 2005, en la Pontificia Universidad Javeriana en la ciudad de Cali.

En la primera parte del trabajo se presentarán unas herramientas conceptuales relacionadas con la competitividad en general y se considerará la importancia del mar para el desarrollo de un país. Posteriormente se examinará el problema de la subutilización del mar en Colombia, haciendo un análisis en términos de tamaño y estableciendo una relación de recursos explotados frente a recursos disponibles. Para ahondar en el estudio del problema, se abarcará desde la perspectiva de infraestructura y acceso a los mercados internacionales –vía marítima–, donde la competitividad será un tema permanente debido a la transversalidad del mismo en este trabajo. Para finalizar se propondrán unas conclusiones, en las cuales se dejarán planteados unos retos con miras a encontrar las soluciones adecuadas al problema.

Marco conceptual

Competitividad

La competitividad de las naciones no se puede entender como la suma de la competitividad de todas y cada una de sus industrias, como algunos erróneamente lo pueden considerar. La competitividad del sector productivo sí hace a un país competitivo, pero dicho sector carecerá de competitividad de no estar soportado por una infraestructura y unas condiciones de entorno y ambiente características que permitan su desarrollo apropiado.

Debido a la confusión conceptual, es preciso definir clara y concisamente qué se entiende por competitividad. Existen diferentes acepciones en torno al concepto. La intención no es sesgarnos por una de las definiciones o desarrollos teóricos, sino tomar los conceptos que se crean más adecuados para el presente análisis.

Michael Porter es reconocido como uno de los gurús de la competitividad en el mundo, por lo cual es necesario analizar el concepto propuesto por él, en el que es más importante su trasfondo que la definición como tal. Porter desarrolla el concepto en torno a variables de tipo micro y macro, al hablar de competitividad empresarial y competitividad de las naciones. Las variables micro de Porter se encuentran en el conocido *diamante de competitividad*, donde se analizan factores del ambiente que rodean a la organización, como el poder de negociación de los competidores, el poder de negociación de los clientes, la amenaza de entrada de nuevos competidores, la amenaza de entrada de productos o servicios sustitutivos y, en el centro, un análisis del sector, para estudiar la lucha entre los competidores actuales.

En su texto *La ventaja competitiva de las naciones*, Porter (1990) estudia el entorno macro de la competitividad, analizando el papel de la economía y el ambiente generado por el Estado en la construcción de competitividad. Según Porter (1999), “El Estado no puede crear sectores competitivos: sólo pueden hacerlo las empresas” (p. 192), con lo cual quiere decir que el Estado por sí solo no puede garantizar la existencia de la competitividad en los sectores productivos de la economía. Sin embargo, menciona que “la política que tiene éxito es la que crea un marco en el que las empresas puedan lograr ventaja competitiva, y no la que implica directamente al Estado en el proceso, excepto en naciones que están en el comienzo de su desarrollo” (p. 192).

A pesar del reconocimiento de Porter en los estudios referentes a competitividad, existen otras corrientes al respecto. Una de las alternativas teóricas es la creada por autores como Jorg Meyer-Stamer, Messner Dirk, entre otros, del Instituto Alemán de Desarrollo, con la elaboración del concepto de competitividad sistémica (Esser, 1996).

Este concepto surge en contraposición al de competitividad de Porter, quien asume que la competitividad es un asunto de las empresas y de un ambiente macroeconómico favorable. Sin embargo, en la competitividad sistémica se contemplan adicionalmente la creación y aplicación de medidas por parte de los gobiernos e instituciones no gubernamentales, encaminadas a la creación y el fortalecimiento de la competitividad de las empresas.

La competitividad sistémica incluye cuatro niveles analíticos –macro, micro, meso y meta– que afectan a las organizaciones en los planos local, regional, nacional y supranacional. Análogamente, se podría hablar de un diamante de la competitividad sistémica, a través de la conjunción de los cuatro niveles analíticos.

El nivel macro se refiere a la existencia de políticas macroeconómicas sanas y anticipables; el nivel micro, al dinamismo de las empresas, con formas propias de división del trabajo y cooperación interempresarial; el nivel meso se basa en la existencia de políticas sectoriales por parte de instituciones, tanto públicas como privadas, que tengan como objetivo crear estructuras competitivas y optimizar economías externas; y, por último, el nivel meta tiene que ver con la participación en sistemas político-sociales (Messner, 1993, citado en Rojas, 2002).

Como se señaló, para el presente estudio es conveniente tomar elementos de las posiciones existentes, sin sesgarse por uno de manera exclusiva. No obstante, el concepto de competitividad sistémica resulta mucho

más complejo e integrado, lo cual lo hace más útil por la mayor conjunción de elementos y variables que afectan el entorno competitivo en todos sus niveles.

La competitividad suele ser medida por distintos organismos internacionales para dar un referente a los países. Algunos de los indicadores propuestos, basados en el enfoque de competitividad sistémica, son el de la Cepal, la OCDE y el Foro Económico Mundial, siendo este último el más reconocido y de mayor importancia.

El Indicador del Foro Económico Mundial emplea dos enfoques complementarios para la medición de los niveles de competitividad de un país: el *índice de competitividad para el crecimiento (GCI)* y el *índice de competitividad para los negocios (BCI)*.

El GCI se desglosa en tres factores de análisis: tecnología, ambiente macroeconómico e instituciones públicas. Por su parte, el BCI se descompone en dos grandes categorías: operaciones y estrategias de las empresas, y condiciones de factores. Esta última categoría mide los niveles de infraestructura física del país.

La importancia del mar

El mar ha sido considerado a lo largo de la historia como un gestor y motor de crecimiento de gran cantidad de civilizaciones, sociedades y naciones, debido a las innumerables ventajas que ofrece, así como por el reconocimiento de su importancia por parte del hombre y su intención de utilizar a su favor dichas ventajas. El mar constituye cerca del 70% de la superficie del planeta Tierra, por lo cual debe ser analizado con un mayor detenimiento.

Las tres ventajas a las cuales se hace referencia al hablar del mar son (Urrutia, 1999):

- Fuente de recursos
- Puerta de acceso al mercado internacional
- Mecanismo de relación con otras sociedades

El mar como fuente de recursos

El hombre, en su continua búsqueda de recursos que le permitan su subsistencia, se ha encontrado con el mar, que le ha abierto un gran número de posibilidades para el logro de sus objetivos de desarrollo y construcción de sociedad, pues le ofrece un acceso considerable –mas no ilimitado– a recursos vivos, de gran valor alimenticio, siendo pieza fundamental del desarrollo humano. “Aproximadamente 90 millones de to-

neladas de pescado fueron producidas en 1994, de las cuales 82 millones de toneladas provienen de la pesca marina (FAO, 1997); se estima que aproximadamente 9,5 billones de personas, la mayoría en países en vía de desarrollo, dependen del pescado como primera fuente de alimento y que el 16% de la proteína animal que consume la humanidad es proveniente de esta misma fuente de alimento (WRI, 1997)” (Comisión Colombiana del Océano).

Además, el avance de las tecnologías en la sociedad moderna ha permitido una exploración más profunda de los recursos que el mar tiene para ofrecernos, dejando atrás la concepción del mar como una fuente de recursos vivos, gracias a la existencia de recursos no vivos.

El mar es una gran fuente de recursos, que en ningún momento deben considerarse como inagotables. En su conservación entran en juego cantidad de variables, que han obligado a los Estados a unirse en torno a políticas de protección y conservación de los recursos marinos, pues la explotación inadecuada y excesiva ha ocasionado daños irreversibles.

Cabe destacar que el mar no sólo ha servido como fuente de recursos, sino como un medio regulador del planeta, pues el océano permite controlar la temperatura de la superficie terrestre, además de absorber el CO₂ de la atmósfera y producir oxígeno, almacenar nutrientes y regular las aguas, cumpliendo una función ignorada en muchas ocasiones por el hombre: la conservación del planeta Tierra.

Puerta de acceso al mercado internacional

El mar ha servido para el desarrollo de las economías en el mundo; fue parte activa en el origen del comercio internacional. Desde que las antiguas civilizaciones se empezaron a relacionar con otras sociedades mediante el intercambio de productos, el mar ha venido consolidándose como un actor de primer orden en la historia del comercio internacional y su actual desarrollo.

El comercio marítimo ha sido uno de los principales medios de intercambio comercial en el mundo, ante la inexistencia de vías capaces de igualar sus alcances y ventajas, que además han permitido el enriquecimiento y crecimiento de las sociedades.

Gracias al surgimiento y consolidación del comercio marítimo se han creado y consolidado grandes urbes alrededor del mar en todo el mundo: “Más del 50% de la población mundial (tres mil doscientos millones de personas) vive actualmente a 200 km de las líneas

de costa y dos tercios de la humanidad a 400 km, siendo por lo tanto dependientes directa o indirectamente de aquella. Las proyecciones indican que para el año 2025, 500 millones de personas más, podrían trasladarse a dichas zonas. (Hinrichsen, 1998)" (citado en Comisión Colombiana del Océano).

Este desarrollo urbano al lado del mar ha permitido la creación de ciudades y regiones que han surgido dependientes de él, además de la construcción de ciudades desarrolladas como centros de convergencia cultural, debido a la influencia constante que reciben de otras culturas, con el mar como mecanismo de relación con otras sociedades, tema que se tratará a continuación.

El mar: un mecanismo de relación con otras sociedades

En 1492, los españoles llegaron a América en tres carabelas después de un largo viaje en busca de las Indias. Al arribar, se encontraron con una cultura completamente diferente e inusual. Así, se originó en nuestro continente la relación de diferentes culturas por medio del mar.

Un ejemplo de la importancia del mar –entendido como mecanismo de relación– en la construcción de culturas es la época del colonialismo, cuando se intercambiaron costumbres, en unos casos, y se impusieron muchas, en otros.

El mar no sólo ha cumplido la función de puente comercial, también ha sido un canal facilitador de intercambio cultural, que ha llevado ideologías políticas, religiones, costumbres, entre muchas otras, de un lado al otro, enriqueciendo sobre todo a las ciudades ubicadas a sus orillas.

Analizado el mar y su importancia para la sociedad, se examinará el caso específico de Colombia. ¿Cómo ha aprovechado el acceso al mar y qué problemas o beneficios le ha reportado dicha utilización?

Planteamiento del problema

Colombia no ha tenido una buena ubicación en los rankings de competitividad a lo largo del tiempo, evidenciando las numerosas falencias del país en torno a la competitividad. En el Ranking de Competitividad Global del Foro Económico Mundial 2004-2005 para la categoría de competitividad para los negocios (BCI), Colombia ocupa el puesto 58 entre 103 países (tabla 1).

Como se puede observar en la tabla, Colombia ocupa un puesto en la mitad de la clasificación, tanto a nivel mundial como respecto a los demás países latinoamericanos. Sin embargo, en la mayoría de estos países, incluyendo a Colombia, se ve una tendencia a perder posiciones.

TABLA 1. Índice de competitividad para los negocios

Países	Competitividad para los negocios (BCI)	
	2004	2003
EE.UU.	1	2
Finlandia	2	1
Alemania	3	5
Suecia	4	3
Suiza	5	7
Corea del Sur	24	23
Chile	29	32
Brasil	38	34
México	55	48
Colombia	58	51
Argentina	74	69
Perú	76	81
Uruguay	77	71

Fuente: World Economic Forum: Global Competitiveness Report 2004-2005.

Como se sabe, el BCI tiene muy en cuenta el factor de competitividad en términos de infraestructura del país. Una explicación para el descenso de Colombia en los índices de competitividad se encuentra en la tendencia generalizada de los países en el mundo a hacer inversiones en infraestructura para adecuarla a las necesidades de los mercados internacionales y en términos de inserción en los mismos.

Al contrario de dicha tendencia, Colombia realiza inversiones en infraestructura de una manera tímida e incipiente y, en muchos casos, de forma inadecuada, pues las inversiones se hacen aislada e independientemente, mas no de un modo integrado, que permita crear una infraestructura conectada y al servicio de los sectores productivos.

Por ejemplo, se realizan obras de adecuación de algunas vías y de remodelación en el Aeropuerto El Dorado de Bogotá, mientras los puertos marítimos se tienen completamente olvidados, ignorando la importancia estratégica del comercio marítimo internacional, sobre todo cuando Colombia tiene una posición envidiable con acceso a los Océanos Pacífico y Atlántico.

TABLA 2. Explotación de recursos vivos en los mares colombianos

RECURSO	ZONA	POTENCIAL (Ton.)	EXPLOTADO (Ton.)
Peces pequeños pelágicos	Atlántico	60.000	N.D.
	Pacífico	45.000	30.000
Pesca blanca	Atlántico	9.000	2.000
	Pacífico	12.000	3.000
Atún	Atlántico	40.000	7.000
	Pacífico	150.000	23.000
Camarón	Atlántico	1.000	800
	Pacífico	1.100	700
Jaiba	Atlántico	1.000	100
	Pacífico	1.000	150
Caracol	Atlántico	90	N.D.
	Pacífico	N.D.	N.D.
Calamar	Atlántico	N.D.	80
	Pacífico	350	70
Langosta	Atlántico	275	250
	Pacífico	N.D.	20
SUBTOTAL	Atlántico	111.365	10.230
	Pacífico	209.450	56.940
TOTAL		320.815	67.170

N.D.: No determinado.

Fuente: Incoder.

En el caso del Océano Atlántico se tiene un potencial total de 111.365 toneladas dispuestas para la explotación económica, de las cuales sólo se aprovechan 10.230, para un porcentaje de explotación de tan sólo el 9,19%. Lo anterior indica que se está desaprovechando cerca de un 90,81% del potencial del Atlántico, con lo que se están dejando de percibir ingresos significativos a nivel regional y nacional.

Sin embargo, el caso del Océano Pacífico no es tan crítico como el observado en el Atlántico, ya que se cuenta con un potencial de explotación de 209.450 toneladas, de las cuales se aprovecha actualmente un 27,18%, equivalente a 56.940 toneladas al año. Queda un remanente de 152.510 toneladas, que bien podrían ayudar en el desarrollo de las atrasadas regiones del Pacífico ubicadas en la zona costera y de sus respectivos departamentos.

Bajo nivel científico y tecnológico

Aún no es posible establecer de una manera certera la subexplotación de los recursos marinos en Colombia,

pues las investigaciones son todavía muy superficiales y no aportan mucho a la elaboración de políticas claras, conducentes a corregir los problemas que se evidencian en este campo de la economía.

La subexplotación es causada, en cierta medida, por el bajo nivel de investigación existente respecto a los recursos con los que se cuenta en la actualidad, pues en Colombia no se han incentivado centros de investigación relacionados con los recursos marinos. Un claro ejemplo de este fenómeno es que no existe un inventario sobre los recursos no vivos que existen en el país.

Este bajo nivel de investigación es ocasionado en gran proporción por el bajo nivel tecnológico disponible para la investigación de recursos, debido al exiguo porcentaje presupuestal destinado a este rubro. Se ignora así que de la investigación y el conocimiento de los recursos marinos del país depende el trazado y elaboración de las políticas de explotación.

A su vez, el desconocimiento de los recursos impide que los sectores industriales encargados de su explotación adecúen su infraestructura tecnológica y su maquinaria de acuerdo con las condiciones, lo que genera en algunos casos una explotación inapropiada e insuficiente.

Existen pocas instituciones dedicadas a investigar los recursos marinos de Colombia, como la Comisión Colombiana del Océano, el Instituto Colombiano de Desarrollo Rural (Incoder) y el Ejército Nacional, a través de la Naval, entre otras. Sin embargo, ninguna de las instituciones dedicadas al estudio del mar cuenta con una política de investigación a largo plazo, con un presupuesto adecuado a las necesidades.

Bajo nivel cultural y educativo

Los bajos niveles de difusión y de información entre la población colombiana respecto a los recursos marinos han producido un manejo inadecuado de todo aquello que el mar puede entregar. Desde la explotación de los recursos hasta su utilización.

En Colombia no existe una política clara de formación de las personas implicadas en el proceso de explotación de los recursos, como pescadores artesanales, industrias pesqueras, petroleras, entre muchas otras. Esto ha implicado graves problemas, pues el desconocimiento de los recursos pesqueros ha causado la subexplotación de algunos y la sobreexplotación de otros.

No se ha explotado el potencial de pesca de dorado, estimada en 30.000 toneladas al año; o de peces demersales, en unas 15 mil; o de carduma, en 30 mil; o

de plumuda, en 15 mil (estas dos muy utilizadas en la industria de harina de pescado); o de atunes de pesca artesanal (barrilete o aleta amarilla), en 45 mil, o de calamares, en 2.000, y jaibas, en 3.000 toneladas. Mientras tanto, acabamos con el camarón y el tiburón. (El Tiempo, 18/03/2005, Editorial)

La explotación inadecuada de los recursos marinos, desnuda otra falencia de Colombia respecto al mar: la ausencia de una legislación adecuada. Las leyes respecto al mar en Colombia deberían ser producto de un análisis estructural de fondo y no de situaciones coyunturales de forma.

Las leyes existentes referentes al mar están aisladas y desarticuladas. Sólo hasta 1990, con la Ley 13 del 5 de enero, se creó un Estatuto General de Pesca y, junto a éste, el Instituto Nacional de Pesca y Acuicultura (INPA) que orientó su gestión hacia el ordenamiento, investigación y fomento de la actividad, aunque con profundas debilidades institucionales. Ambos institutos fueron adscritos al Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural, que ha conservado su rol como rector de la política pesquera.

Sin embargo, el INPA fue liquidado mediante el Decreto 1293 de mayo 21 de 2003, en el marco de la política de renovación de la administración pública, y sus funciones fueron transferidas al Instituto Colombiano de Desarrollo Rural (Incoder), creado con el Decreto 1300 en la misma fecha. En el Incoder fue creada la Subgerencia de Pesca y Acuicultura, que asumió las funciones del extinto INPA.

No existen leyes que planteen una explotación adecuada y controlada de los recursos, además de vincularlas con políticas de desarrollo sostenible, con el objetivo de salvaguardar los ecosistemas. Las pocas leyes que se tienen fracasan en su aplicación, debido al escaso control sobre la actividad pesquera, lo cual conduce a una explotación inadecuada de los recursos.

Sumado a la explotación inadecuada de los recursos, que terminan por devastar los ecosistemas, existe una lamentable presencia de embarcaciones extranjeras no autorizadas, que explotan los recursos de los mares colombianos de una manera igualmente inadecuada y sin ningún tipo de control. Esto se debe a una debilidad institucional que permea diferentes esferas de una sociedad donde se crean leyes, pero no existen mecanismos eficientes que garanticen su correcta aplicación.

A pesar de las debilidades notorias en torno a la regulación de los recursos marinos de Colombia, en el país no existe una preocupación al respecto, pues para

los colombianos los productos del mar no hacen parte de sus alimentos predilectos, a pesar del acceso que se tiene a ellos.

Lamentablemente, el consumo de pescado en Colombia es muy limitado, cuyo consumo per cápita es de solo 6 kilos. En España, por ejemplo, es de 25 kilos. Esto genera que la explotación de pescado en los mares colombianos no haga parte de la dieta de los colombianos, pues debido a la pesca ilegal e indiscriminada de nuestros recursos, éstos terminan en lugares como Hong Kong. Allí, una sopa de aleta de tiburón se vende por 450 dólares en los mejores restaurantes y un atún de buen tamaño puede costar 3.000 dólares, pues sus compradores saben que fileteado valdrá varias veces ese precio.

A lo anterior se suma el problema de la contaminación, derivado de la profunda ignorancia en torno a conservación de los recursos. La contaminación es un arma "silenciosa" que va destruyendo lentamente los ecosistemas y no existen planes gubernamentales o estatales de concientización sobre esta problemática.

Las brigadas de limpieza, realizadas por organizaciones ecologistas en los mares colombianos, dan cuenta de la cantidad de basura que se arroja a los mares. En cada jornada se extraen cantidades de basura cercanas a las 5 toneladas, siendo un pequeño reflejo de lo que en realidad sucede, pues estas cifras corresponden a un área cercana a las costas, por lo tanto se desconoce la contaminación que hay mar adentro.

Sin embargo, los esfuerzos en educación no pueden ni deben concentrarse únicamente en las poblaciones que habitan cerca de los mares. Para el caso de Colombia, los ríos son contaminados a lo largo de su recorrido hacia el mar, depositando todos estos desechos en él, tal como ocurre con el Río Magdalena.

Todos estos factores menguan la capacidad del país para aprovechar los recursos existentes y no ofrecen una base legislativa, institucional y educativa que permita construir un sector productivo competitivo y fuerte en torno al mar.

Débil infraestructura

Como se mencionó en el marco conceptual, el mar ha servido históricamente como impulsor del comercio internacional de las naciones. Por esto es importante analizar los flujos de comercio que se presentan a través de los puertos marítimos colombianos y cuál es su impacto en la economía nacional, así como examinar la situación de los puertos existentes.

La ubicación geográfica colombiana le permite acceder a una gran cantidad de mercados, pues por el Océano Pacífico, Colombia tiene acceso a mercados del Cono Sur latinoamericano (Chile, Argentina) y a los países de la Cuenca del Pacífico, que constituyen uno de los mercados más grandes a nivel mundial. Por el Océano Atlántico, se tiene acceso a mercados de Centroamérica, Norteamérica, Europa y África, por lo cual Colombia tiene una ventaja potencial en cuanto a accesibilidad a mercados se refiere.

Sin embargo, a pesar de los niveles de mercancía movilizadas a través de los puertos, la inversión en éstos no es lo suficientemente significativa con respecto a las cifras globales para infraestructura en Colombia, como se puede observar en las siguientes tablas.

TABLA 3. Tráfico portuario / muelles homologados, 2004 (cifras en ton.)

ZONA PORTUARIA	IMPORTACIÓN	EXPORTACIÓN	COMERCIO EXTERIOR
Barranquilla	2.932.594,66	1.944.784,00	4.877.378,66
Buenaventura	5.526.288,27	2.755.730,7	8.282.018,97
Cartagena	3.382.468,2	3.985.900,86	7.368.369,06
Golfo de Morrosquillo	74.388,07	8.884.778,25	8.959.166,32
Guajira	211.389,41	24.914.511,49	25.125.900,90
Tumaco	-	393.368,4	393.368,4
Turbo	-	-	-
TOTAL	13.951.276,34	73.448.539,46	87.399.815,8

Fuente: Anuario Consolidado 2004. Superintendencia de Puertos y Transportes, pp. 1 y

Como se puede ver en las tablas 3 y 4, el comercio exterior colombiano se basa principalmente en el transporte marítimo, con una carga movilizada de 87.399.815,8 toneladas, para un porcentaje de 96,2% de las exportaciones y un 89,7% de las importaciones.

Sin embargo, en la tabla 4 se puede observar cómo el porcentaje ha disminuido en el último decenio como una constante, pues, para el caso de las exportaciones, se pasó de un 96,9% a un 96,2%, y para el de las importaciones de un 91,3% a un 89,7%. A pesar de ser reducciones poco significativas, se han venido dando de manera continua, y puede llegar a afectar el flujo de mercancías que circula a través de los puertos colombianos.

Lo más grave es que este descenso parece ser reflejo de los bajos niveles de inversión por parte de los gobiernos departamentales y nacional, pues el comercio exterior crece significativamente, mientras que la infraestructura no se adecúa a las nuevas necesidades y requerimientos.

Las tablas 5 y 6 muestran los niveles de inversión en infraestructura para los últimos 10 años, desglosados en sus cinco componentes: carreteras, transporte fluvial, ferroviario, aéreo y marítimo.

Como se puede observar en estas tablas, la inversión en infraestructura para el transporte marítimo ha disminuido ostensiblemente desde 1994 hasta 2004, pues se ha reducido la inversión en un 60% aproximadamente. A pesar de tener a su cargo más del 90% del comercio exterior colombiano, recibe el porcentaje más bajo en inversión de infraestructura.

TABLA 4. Distribución porcentual carga de comercio exterior

AÑO	IMPORTACIONES				EXPORTACIONES			
	Carretera	Aéreo	Marítimo	TOTAL %	Carretera	Aéreo	Marítimo	TOTAL %
1994	6,8	1,9	91,3	100	2,6	0,5	96,9	100
1995	12,5	1,5	86	100	2	0,5	97,5	100
1996	11,5	1,3	87,2	100	1,8	0,5	97,7	100
1997	12	1,5	86,5	100	1,9	0,5	97,6	100
1998	9,2	1,4	89,4	100	1,7	0,4	97,9	100
1999	8,7	1,2	90,1	100	1,4	0,4	98,2	100
2000	10,3	1,1	88,6	100	1,9	0,4	97,7	100
2001	11	1,1	87,9	100	2,3	0,4	97,3	100
2002	9,5	1	89,5	100	2,8	0,4	96,8	100
2003	9,1	1,1	89,8	100	1,7	0,5	97,8	100
2004	9,2	1,1	89,7	100	3,4	0,4	96,2	100

Fuente: Anuario Estadístico 2004. Ministerio de Transporte, p. T12.

TABLA 5. Inversión pública en el sector transporte (en miles de millones, a precios de 2003)

AÑO	Carreteras	Trans. férreo	Trans. fluvial	Trans. aéreo	Trans. marítimo	TOTAL
1994	1.956.353	58.349	91.948	199.834	44.116	2.350.600
1995	1.844.390	323.039	48.491	210.237	43.989	2.470.146
1996	2.024.283	226.296	39.942	179.632	39.314	2.509.467
1997	1.639.571	198.195	19.078	152.318	21.033	2.030.195
1998	1.409.776	74.595	10.628	135.804	16.931	1.647.734
1999	1.259.369	233.861	15.915	146.905	8.481	1.664.531
2000	668.280	295.872	15.541	124.011	7.596	1.111.300
2001	1.278.880	192.817	34.019	128.053	9.839	1.643.608
2002	1.158.078	99.617	20.514	109.364	11.424	1.398.997
2003	756.449	77.608	1.539	85.918	4.353	925.867
2004	877.016	87.200	14.552	135.109	8.397	1.122.274

Fuente: Anuario Estadístico 2004. Ministerio de Transporte, p. T38.

TABLA 6. Inversión pública porcentual en el sector transporte

AÑO	Carreteras	Trans. férreo	Trans. fluvial	Trans. aéreo	Trans. marítimo	TOTAL
1994	83,23	2,48	3,91	8,50	1,88	100,00
1995	74,67	13,08	1,96	8,51	1,78	100,00
1996	80,67	9,02	1,59	7,16	1,57	100,00
1997	80,76	9,76	0,94	7,50	1,04	100,00
1998	85,56	4,53	0,65	8,24	1,03	100,00
1999	75,66	14,05	0,96	8,83	0,51	100,00
2000	60,13	26,62	1,40	11,16	0,68	100,00
2001	77,81	11,73	2,07	7,79	0,60	100,00
2002	82,78	7,12	1,47	7,82	0,82	100,00
2003	81,70	8,38	0,17	9,28	0,47	100,00
2004	78,15	7,77	1,30	12,04	0,75	100,00

Fuente: Anuario Estadístico 2004. Ministerio de Transporte, p. T39.

Esto sólo demuestra una inconsistencia y ausencia de políticas coherentes en cuanto a infraestructura y comercio exterior, pues se invierte más en el transporte ferroviario, que en la actualidad no tiene ningún peso en el comercio del país. Mientras tanto, la infraestructura de puertos marítimos ha tenido una reducción presupuestal de cerca 1.228.326.000 para mejoras y adecuaciones.

Ante esta situación se impone un reto bastante serio, pues es necesario adecuar la infraestructura de acuerdo con el aparato y las necesidades del sector productivo del país, así como con los requerimientos del mercado internacional, pues la infraestructura está quedándose obsoleta, frente a los retos que se imponen como el Tratado de Libre Comercio, entre otros.

Conclusiones

- Existe un alto nivel de subexplotación de la gran mayoría de recursos marinos en Colombia.
- La mayoría de recursos son extraídos de manera ilegal por embarcaciones extranjeras, de tal manera que no se están aprovechando los recursos que son explotados en territorio colombiano.
- No existe un nivel de investigación adecuado, que permita conocer certeramente los recursos existentes en el mar.
- Existen elevados niveles de ignorancia respecto al mar, sus recursos y sus formas de explotación.

- La legislación existente es débil, inadecuada y poco estructurada de acuerdo con las necesidades reales del sector.
- Se presenta una oportunidad única de construir y potenciar un sector productivo de grandes magnitudes en torno a los recursos que el mar ofrece.
- Es urgente y necesario realizar inversión en infraestructura en las regiones aledañas al mar.
- Para elevar la competitividad de Colombia, es obligatorio aprovechar las ventajas inigualables que el mar ofrece.

Referencias bibliográficas

- Avella, F. (2003). *El mundo marino de Colombia. Investigación y desarrollo de territorios olvidados*. Bogotá: Unibiblos.
- Esser, K. et al. (1996). Competitividad sistémica. Nuevo desafío para las empresas y la política. *Revista de la Cepal*, 59.
- Ministerio de Transporte. Anuario Estadístico 2004.
- Montenegro, S. & Steiner, R. (2002). *Propuestas para una Colombia competitiva*. Bogotá: Alfaomega.
- Porter, M. (1999). *Ser competitivo. Nuevas aportaciones y conclusiones* (11ª ed.). Bilbao: Deusto.
- _____ (1990). The competitive advantage of Nations. *Harvard Business Review*, 4º trimestre.
- Rojas L., G. (2002). *Conceptualización y métodos para la competitividad internacional*. Cali: Ed. Universidad Santiago de Cali.
- Superintendencia de Puertos y Transportes. Anuario Consolidado 2004.
- Urrutia B., P. (1999). *El Control del mar en el siglo XXI. Sus características tradicionales y su posible evolución*. Disponible en: <http://www.revistamarina.cl/revistas>, www.cambiocultural.com.ar, www.colombiacompite.gov.co, www.dane.gov.co, www.incoder.gov.co, www.weforum.org