

## ACORTANDO DISTANCIAS

*Por:* Rosmery Altagracia Sánchez Alberto\*



En palabras de Stiglitz, Globalización es proceso de integración entre los diferentes países y pueblos del mundo, producida por la enorme reducción de los costos de transporte y comunicaciones (Stiglitz, 2002<sup>1</sup>). Es pues la Logística, entendida como la articulación de los sistemas de telecomunicaciones y transporte, protagonista, causa y efecto de el mundo que vivimos y que seguiremos viviendo pues como lo pronostica el economista norteamericano Robert Shapiro: “La Globalización moderna es ya demasiado poderosa y dominante para que cualquier país pueda elegir las partes que le favorecen y luego amurallarse contra

aquella que no le interesan. Es el mayor cambio económico de nuestras vidas y, nos guste o no, sus facetas, asombrosamente complejas e interconectadas, trazarán el rumbo y definirán la vida de todas las sociedades durante toda la década y mucho después.” (Shapiro, 2009<sup>2</sup>)

Este fenómeno socioeconómico que a partir del año 1889, con la caída del bloque socialista y el resurgimiento de las cenizas del imperio Chino se ha venido afianzando, tiene en los sistemas de transporte marítimo su más eficiente catalizador, en razón a que como lo sostenía el economista clásico Adam Smith "...[Sin

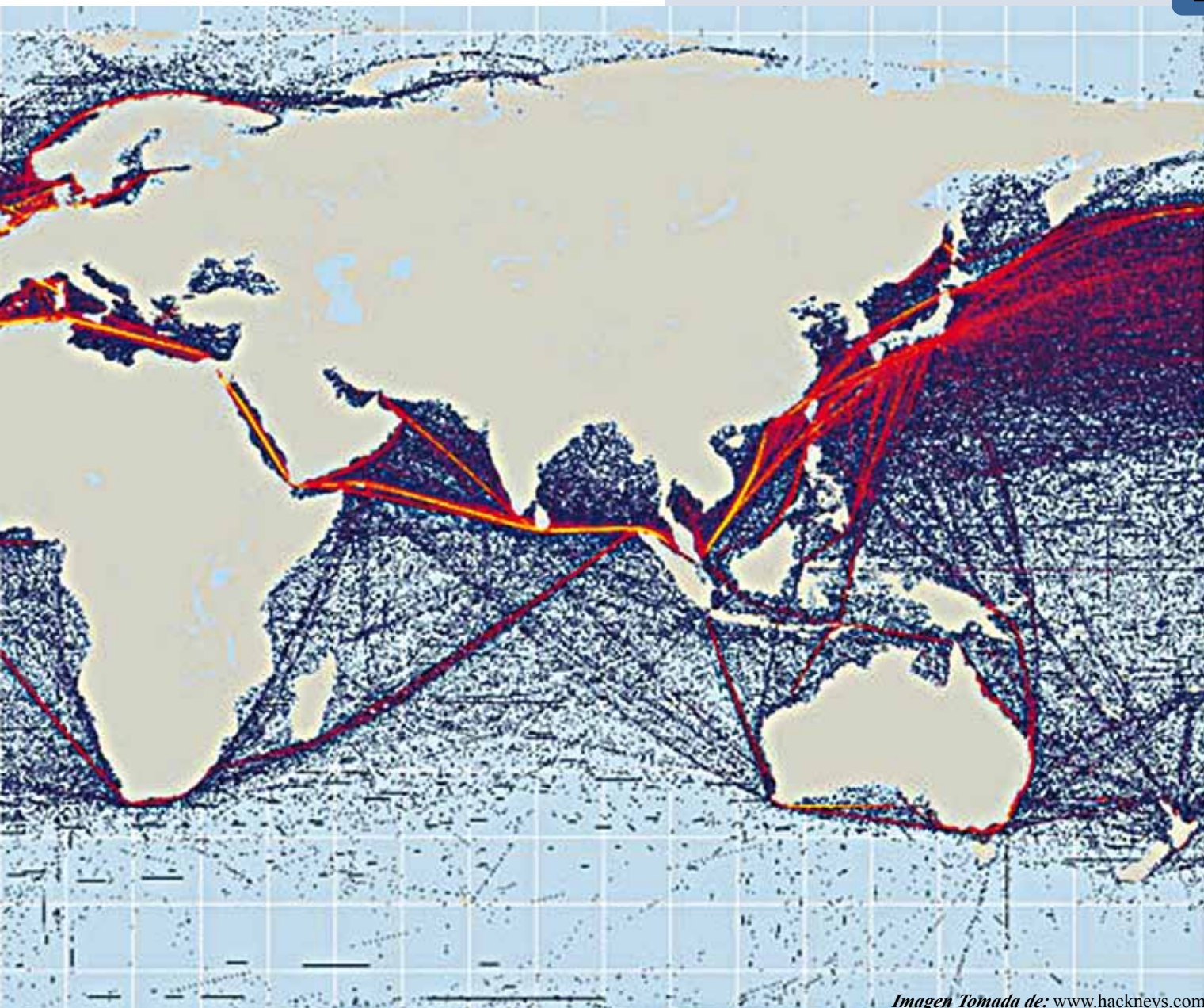


Imagen Tomada de: [www.hackneys.com](http://www.hackneys.com)

*el transporte por agua] puede haber poco o ningún comercio de cualquier tipo entre las partes distantes del mundo. ¿Qué bienes podía soportar la expensas de la tierra para el transporte entre Londres y Calcuta? Si hubiera algo tan precioso, como para ser capaz de soportar este gasto, ¿con que seguridad iba a ser transportado por el territorio de tantas bárbaras naciones? Estas dos ciudades, sin embargo, realizan actualmente un muy comercio considerable entre sí...”*

Es pues el Transporte Marítimo dentro de los sistemas de transporte el más importante para el comercio mundial, Global Insigth, consultora internacional, calcula que aproximadamente que el 90% de las 7.000 millones de Toneladas métricas que se estiman se comercian en el mundo son movilizadas por mar y en

relación con su valor aproximadamente el 75% de los casi 8.000 miles de millones de dólares que se transan anualmente utilizan el sistema.

En Colombia, las cifras no son muy diferentes, en razón a que nuestro país presenta un comercio exterior caracterizado por la exportación de materias primas básicas sin mayor posibilidad de diferenciación “commodities”, (carbón, petróleo) e importa productos de valor agregado. Aunque es de resaltar que en los últimos años se ha intensificado el crecimiento de las exportaciones con valor agregado, según el Ministro de Comercio, Industria y Turismo, Sergio Díaz-Granados, la dinámica alcanzada por estas exportaciones se refleja en el incremento de las ventas del sector industrial (10,3%), en los primeros cuatro meses del

año 2011 las cuales pasaron de US\$3.981,2 millones a US\$4.392,2 millones<sup>3</sup>. En este sentido habiendo perdido en los últimos años tanta importancia el mercado venezolano al cual se accedía por los pasos terrestres fronterizos, el sistema de transporte marítimo, se reafirma como el más importante para una economía, que como la nuestra, pretende estar inserta en el mundo globalizado.

Es extraño, por decir lo menos, como, pese a que pregonamos a los cuatro vientos ser el único país suramericano con costas en los dos océanos; tener una posición geográfica estratégica y privilegiada; y estar en mejor esquina del continente, los temas relacionados con el transporte marítimo y su infraestructura conexas, los puertos, no están en la agenda académica, ni política de este país. Poco o nada vemos discutir a los poderes públicos sobre la política estatal en materia de transporte marítimo y gestión de los puertos, debe ser porque es inexistente; y las escasas veces que hay manifestaciones no son proactivas sino reactivas a un problema ya generado por la falta de acción previa v.g. los problemas de encallamientos y navegabilidad en el puerto de Barranquilla.

En lo relacionado con la agenda académica basta hacer un barrido rápido de los pensum de las facultades de Administración, Economía o Ingeniería, para ver que no existen espacios, ni siquiera en electivas, que permitan generar conocimiento y análisis estos importantes temas v.g. la Asociación Internacional de Economistas Marítimos que se reunirá en Santiago de Chile, entre los días 25 y 28 de octubre de 2011, importante actividad que reúne año a año profesionales con interés en el sector marítimo, no tendrá ninguna participación colombiana. Las ponencias van desde análisis de los escenarios de la industria marítima en general, hasta estudios de las tendencias en tráfico de cabotaje, pasando por estrategias para implementar tecnologías ambientalmente sostenibles en barcos y puertos y sistemas y prácticas de optimización de las operaciones portuarias.

Lo anterior puede obedecer a que el país en sus muchos años de proteccionismo se acostumbró a comprar CIF, Cost, Insurance and Freight y a vender FOB, Free on Board, con la falsa ilusión de “no complicarse con estos temas marítimos que, además, son en inglés”, dejando fuera de su control un importante eslabón de la cadena y un componente relevante en sus costos y

por consiguiente en su competitividad, que podría calcularse en aproximadamente 5.000 MM de USD por año. Lo anterior ha sido un craso error, en razón a que en primera instancia con el criterio de comprar CIF en puerto colombiano, en todo caso, es el usuario colombiano el propietario de la carga, desde que la carga cruza la borda en la operación de cargue en puerto de origen y por ende corre con todos los riesgos de la navegación, adicionalmente, es el embarcador quien escoge el buque y no le importa que suceda una vez zarpe, por cuanto ya ha cobrado su carta de crédito con los documentos de embarque.

Muy probablemente es por esta razón que países como Chile, que han sido más conscientes en la importancia estratégica de estos temas, califican mucho más alto en índices de competitividad, por ejemplo, la evaluación de competitividad que hace el Foro Económico Mundial de Davos<sup>4</sup>, deja a Chile en el puesto 30 mientras Colombia queda en el 68 entre 139 países (Panamá 53 y Brasil 58). En infraestructura portuaria Chile, en el extremo sur del continente ocupa el puesto 24 y Colombia en la “mejor esquina de América”, el 105.

Es necesario, pertinente y urgente darle el espacio que requiere el tema marítimo y portuario en la agenda política y académica del país, y esto no se logra, sentándose a recordar las “bellas épocas de la *Flota Mercante Grancolombiana*” o limitando el conocimiento a una pequeña y casi exclusiva Asociación de Profesionales del sector, se hace masificando el conocimiento, abriendo espacios para que muchos jóvenes profesionales que no conocen, ni saben, de las potencialidades del sector se involucren en su análisis, su estudio y porque no, generen espacios empresariales.

#### Referencias.

- <sup>1</sup> Stiglitz, Joseph. *El Malestar en la Globalización*. Taurus, 2002.
- <sup>2</sup> Shapiro, Robert J. 2020 *Un nuevo paradigma*. Editorial Urano (Tendencias Editores) 2009
- <sup>3</sup> Consulta 2 de septiembre de 2011 <http://www.mincomercio.gov.co/eContent/NewsDetail.asp?ID=8882&IDCompany=1>
- <sup>4</sup> Schwab, Klaus. *The Global Competitiveness Report 2010-2011*. World Economic Forum. 2011.

\*Profesional en Finanzas y Comercio Exterior, con estudios de Tecnología, Operaciones y Gestión Ambiental en Puertos, Autoridad Portuaria de Santander en España