

VENTAJAS COMPARATIVAS

¿DETERMINANTES DE SOSTENIBILIDAD DE NUEVOS EMPRENDIMIENTOS PORTUARIOS?

POR: DORELIS MACÍAS GÓMEZ¹

RESUMEN

El artículo a continuación persigue aportar ideas para la necesaria discusión que oriente la transformación de la economía venezolana a partir de la explotación de sus ventajas comparativas, en este caso en particular centrando la atención en la extensa fachada marítima nacional. Para el análisis se parte de una visión integradora de lo que la autora ha conceptualizado como *Sistema Marítimo Comercial (SMC)*, cuyo enfoque recae en las necesidades que han de satisfacerse para facilitar el comercio internacional, para lo cual, más allá de las presiones mundiales, se estima altamente recomendable vincularlo con un nuevo constructo que, para efectos de este estudio, se ha denominado *Sistema de Producción Marino Costero (SPMC)*, que centra su atención en la visión país a largo plazo. En este orden de ideas, considerando que un sistema en sí mismo representa la articulación o engranaje de variados componentes e incluso subsistemas, la relación entre los sistemas referidos generaría una doble articulación sistémica que, bajo las premisas de la planificación estratégica, podría orientar la formulación de políticas públicas en pro de la diversificación económica, que en definitiva es lo que garantiza la sostenibilidad de los nuevos emprendimientos portuarios, especialmente las modernas terminales de contenedores.

INTRODUCCIÓN

Aunque las primeras construcciones iniciaron en la década de los años 70, es en las últimas dos décadas se ha venido observando un crecimiento significativo de nuevas terminales de contenedores alrededor del planeta, tanto así que las mismas van más allá de las áreas húmedas, extendiéndose en ramificaciones territoriales que, en sentido amplio, se conocen como plataformas logísticas, las cuales dependiendo de si atienden a un solo modo de transporte o más, presentan múltiples denominaciones.

Esta realidad encuentra sustento en la tesis de la deslocalización de la producción mundial que ha llevado a reorganizar las economías nacionales que, entre otros Giddens en 1993 llamó Globalización. De la misma ha dicho que se trata de un proceso sin precedentes en la historia de la humanidad, destacando entre sus consecuencias las inexorables adaptaciones gubernamentales y sociales que deben llevarse a cabo, toda vez que se desdibujan los límites entre lo nacional y lo internacional.

¹ Lic. en Educación (UCV), Esp. en Comercio Marítimo Internacional, mención Negocio Marítimo (UMC) y MSc. en Transporte Marítimo (UMC). En la UMC coordina la Especialización en Comercio Marítimo Internacional, menciones Negocio Marítimo, Derecho Marítimo y Gestión Portuaria y dicta las cátedras: Políticas Públicas Marítimas y Portuarias (bajo enfoque comparativo) y Planificación Portuaria. También ha sido profesora de Nuevas Tendencias del Transporte Marítimo y de Seminario de Trabajo de Grado.

Esta conceptualización, que aún resulta reciente, presenta implicaciones de diversa naturaleza, siendo de especial interés, para efectos de esta disertación, lo relativo a la afectación del Estado y sus políticas públicas de desarrollo. En tal sentido y a modo ilustrativo se presenta un breve resumen de los enfoques que soportan el análisis de la globalización desde las perspectivas globalizadora, escéptica y transformadora.

TABLA 1
ENFOQUES PARA EL ANÁLISIS DE LA GLOBALIZACIÓN

PERSPECTIVA COMPONENTES	GLOBALIZADORA	ESCÉPTICA	TRANSFORMADORA
NOVEDADES	Era global	Bloques comerciales. Gobierno territorial débil	Niveles sin precedente de interconexión global
CARACTERÍSTICA DOMINANTE	Capitalismo, gobierno y sociedad civil global	Mundo menos interdependiente que a final del s. XIX	Interconexión densa, intensiva y extensiva
PODER ESTADOS NACIONALES	En disminución	Reforzado o mejorado	En reestructuración
FUERZAS IMPULSORAS	Capitalismo Tecnología	Estados y mercados	Combina fuerzas modernas (individuos, mercados, Estado, tecnología)
DEFINICIÓN DE GLOBALIZACIÓN	Reordenamiento de la estructura de la acción humana	Internacionalización y regionalización	Reordenamiento de las relaciones interregionales y de la acción a distancia
HORIZONTE HISTÓRICO	Sociedad global	Bloques regionales / choque de civilizaciones	Integración y fragmentación simultáneas
RESUMEN DEL ARGUMENTO	Fin del Estado	La internacionalización depende de la voluntad del Estado	Transforma el poder del Estado y la política mundial

Fuente: Elaborado con base en López (2005).

Ahora bien, considerando que lo portuario muestra abundantes evidencias del impacto globalizador, el análisis a continuación se ubica en la perspectiva transformadora pues se comparte la noción de que “la globalización no implica necesariamente la pérdida de poder para los Estados nacionales, sino que los obliga a una reestructuración que les permita “dar respuesta a la creciente complejidad de los procesos de gobierno en un mundo más interconectado” (Held et al. 2001, c.p. López, 2005, p. 5).

Tales supuestos transferidos al área portuaria por diversos autores como De Monie (1998) quien dilucida cómo, para ese entonces, la dinámica de la contenedorización ya dibujaba claramente la configuración de un “sistema de recaladas de múltiples niveles” que a corto plazo estaría consolidándose. Posteriormente Martner y Moreno (2001) reinterpretan la

aportación anterior e introducen el concepto “Red Global de Puertos” que enfatiza la articulación de “fragmentos espaciales selectos” y discontinuos. Más recientemente, González (2008) agrega un nuevo concepto como es el “Mallaje Portuario”. Indistintamente de su mención expresa o no, estos autores coinciden en una visión holística y sistémica respecto a lo que se ha llamado el espacio de redes y flujos. Holística porque “el todo es más que la suma de las partes. Sistémico porque no se parte de esquemas de causalidad simple sino que se considera el conjunto de relaciones relevantes (económicas, sociales, territoriales, geopolíticas) y sus interacciones” (Martner 2007, p. 10).

Adicionalmente, en concordancia con esta idea de pensamiento, López (2005) aporta las siguientes definiciones:

La **globalización** puede entenderse como un conjunto de procesos que engloban una transformación en la organización temporal y espacial de las relaciones y transacciones sociales, y que genera flujos y redes de actividad e interacción (económica, política y cultural) entre estados, regiones y continentes.

Los **flujos** son los movimientos de mercancías, servicios, personas, símbolos e información en el espacio y el tiempo.

Las **redes** se refieren a las interacciones regularizadas o que siguen una pauta entre agentes independientes (personas, empresas, organizaciones, gobiernos). (López, 2005, p. 7).

Ya ubicados en el enfoque conceptual asumido, el análisis sobre el potencial de las ventajas comparativas como determinante de sostenibilidad de nuevos emprendimientos portuarios está conformado por las siguientes secciones: La Perspectiva Global: El Sistema Marítimo Comercial; El gigantismo muy especializado de los buques y la presión que genera sobre los puertos; Las Ventajas Comparativas como fundamento para nuevas construcciones; Algunos riesgos de los nuevos emprendimientos portuarios; La Perspectiva Nacional: Lo Marino Costero como un Sistema de Producción Intersectorial; Hacia una doble articulación sistémica para la sostenibilidad de las terminales de contenedores; Conclusiones.

LA PERSPECTIVA GLOBAL: EL SISTEMA MARÍTIMO COMERCIAL

Como punto de partida es preciso indicar que por **Sistema Marítimo Comercial** se entiende al conjunto de elementos que convergen en una actividad económica que partiendo de la necesidad de usar el transporte por vía acuática, implica la interacción de medios, modos e infraestructuras y que, en consecuencia, se sustenta en un extenso marco normativo. Este sistema demanda elevadas inversiones y se caracteriza por la movilización de grandes capitales y alta especialización para ofrecer procesos medulares y secundarios acordes a

las demandas del mercado internacional de bienes y servicios, por tanto vulnerable a sus variaciones y a los riesgos propios del contexto globalizado, por tanto debe soportarse en recursos humanos de elevada competencia para su armonización. De esos aspectos, vale agregar algunas precisiones.

- *Actividad Económica:* Aunque fundamentalmente se concentra en el sector de servicios debido a sus componentes esenciales, como son los buques y los puertos a los que se agregan las denominadas actividades conexas, igualmente incluye la elaboración de bienes tangibles, aspecto que se observa con total claridad en la industria de la construcción naval que, a su vez, ofrece los servicios de reparación y mantenimiento.
- *Transporte por vía acuática:* Indistintamente del segmento que se atienda (cargas, pasajeros o servicios) y del tipo de navegación que se realice (doméstica, cabotaje, ultramar u oceánica) la condición ideal está representada por contar con una Marina Mercante fortalecida, pues sin su existencia no hay posibilidades de intervenir en el mercado de fletes e incidir en el comercio exterior en el segmento de graneles sólidos o líquidos, y se es dependiente de las tarifas impuestas las por empresas navieras de línea regular.
- *Interacción de medios, modos e infraestructuras:* Se refiere a la articulación entre los medios de desplazamiento (acuático, terrestre) y los modos de transporte (marítimo, carretero y ferroviario) y las respectivas infraestructuras especializadas (puertos, plataformas logísticas, corredores multimodales, etc.).
- *Extenso Marco Normativo:* Para cada uno de los factores intervinientes, indistintamente de su clasificación como Estado, unidad de producción, centro de servicios, operación específica, sujeto competente sobre el que recaen derechos, obligaciones y responsabilidades. Ese marco legal incluye normas de todos los niveles contemplados en la pirámide de Kelsen, es decir, desde resoluciones nacionales menores tales como providencias administrativas hasta convenciones internacionales, lo que a su vez implica que en el sistema tienen significado relevante los organismos internacionales especializados en el área.
- *Elevada Inversión:* En definitiva la participación en este sistema exige el desembolso de grandes capitales, de los cuales destacan: 1) los buques, ya sean comprados, fletados o arrendados; 2) los puertos cuyas infraestructuras (construcción), superestructuras y sistemas telemáticos (instalación) son muy costosos, a lo que se agrega la variable mantenimiento, que aunque debe privilegiar la prevención, lleva implícita la corrección.

- *Movilización de Grandes Capitales:* Resulta obvio el buque en sí mismo, dada su capacidad de navegar; sin embargo, en lo que a carga contenedorizada respecta, el valor de lo transportado en cada unidad puede ser elevado, si ello se observa en uno de los buques llamados gigantes, es fácil concluir que el monto de lo transportado puede ser semejante, e incluso mayor al costo de la propia embarcación.
- *Alta Especialización:* Esta quizás sea la característica más resaltante alcanzada durante los últimos treinta años, período en el cual se presentan especificidades en los buques para prestar servicios a determinadas cargas, lo que ha propiciado que los puertos también se hayan sumado a tales diferenciaciones para prestar servicios más eficientes, obligando a que se creen facilidades terrestres adecuadas a tal especialización.
- *Procesos Medulares y Secundarios:* Esta se torna una de las cuestiones difusas, toda vez que al pasar de una visión que ubica a un determinado sector como el centro del sistema rodeado de actividades conexas, el todo pasa a ser medular y a la vez secundario, dependiendo de la óptica de cada uno de los participantes. En todo caso el aspecto fundamental la visión sistémica es que destaca la importancia de cada uno de sus componentes para un funcionamiento eficiente, al que en este ámbito se puede asociar la premisa “ganar – ganar”.
- *Demandas del Mercado Internacional de Bienes y Servicios:* El punto de partida para la salud y especialización del sistema marítimo comercial parte de la existencia de un comercio internacional, que para el traslado de las cargas demanda el servicio de transporte, por ende, éste se convierte en una variable dependiente y los puertos, en consecuencia, son la variable dependiente del transporte marítimo. Si hay comercio internacional, la demanda de transporte sube y con ello sus fletes y tarifas, por el contrario, si hay contracción hay bajas que pueden ser tan importantes que lleven a muchos buques a desguace o a ser vendidos en el mercado secundario. Tales escenarios llevan a los puertos a mostrar momentos de congestión o de escasa actividad.
- *Riesgos del Contexto Globalizado:* Más allá de lo que implica propiamente el comercio internacional, factores en apariencia desvinculados son capaces de afectar el funcionamiento del sistema marítimo comercial, tal como se pudo evidenciar en la crisis económica del año 2008 que iniciara con un problema doméstico estadounidense de su sector inmobiliario, que llevó a la banca a una sensible minimización de flujo de caja que impidió otorgar cartas de crédito para la materialización de las importaciones y/o

exportaciones, pues sin la garantía de pago de la carga, los propietarios no consiguen financiar sus exportaciones.

En esta crisis la repercusión se observó de modo dramático en 2009 por la parálisis parcial del comercio mundial que arrastró al sector del transporte marítimo, produciendo inicialmente una baja abrupta de los fletes; ello llevó a que las órdenes de compra en los astilleros debiesen ser renegociadas con lo que se afectó el ritmo de la industria de construcción naval, retrasó las entregas pactadas, y obligó a los armadores a deshacerse de una importante cantidad de buques, afectando así los movimientos portuarios, pero al mismo tiempo se incrementó el mercado de desguace.

Gráficamente los aspectos conceptuales del sistema marítimo comercial podrían representarse así.



Figura 1. Componentes del Sistema Marítimo Comercial enfocados conceptualmente y de modo genérico. Fuente: Elaboración propia.

Aún cuando la figura 1 sólo hace mención a *Recursos Humanos*, vista la complejidad del sistema, es fácil entender que el mismo exige que el recurso humano que se incorpora a él posea una formación muy especializada, es decir que sea de *Elevada Competencia en cualquier área* en la que vaya a desempeñarse; en tal sentido, desde el punto de vista de los

Adicionalmente se debe agregar que la salud del sistema, desde el punto de vista país, requiere apoyarse en políticas públicas sistémicas, que atendiendo a las particularidades de cada elemento, tome en cuenta los efectos que cada uno puede generar sobre los demás, de tal modo que la interdependencia indispensable pueda potenciar las ventajas y oportunidades y minimizar los riesgos y amenazas. En una primera aproximación, los aspectos de mayor relevancia quedan plasmados en la siguiente figura.



Por muchos es conocido que, desde 1956 hasta el presente, el uso de los contenedores en el transporte marítimo ha experimentado un crecimiento ininterrumpido. Ello ha traído como

consecuencia una mayor especialización de los buques, que ahora muestra un sesgo importante hacia los Servicios de Línea Regular, dedicados a la carga contenedorizada.

Los cargamentos de petróleo y gas representaban el 55% del total transportado a granel en 1970"... "Hoy es prácticamente el 30%". Los dos factores principales para esta reducción es la relativa caída del consumo de petróleo en los países desarrollados —gracias a una mayor eficiencia energética— y por la creciente autonomía petrolera estadounidense gracias al gas de esquisto...

China anunció que reduciría en 160 millones de toneladas en cinco años su consumo de carbón para reducir sus emisiones contaminantes. Malas noticias para los transportistas a granel... (Ferrer, 08-03-2015).

Sin embargo; aún en este contexto, la suma de todos los graneles supera el volumen de carga en contenedores. Al observar las cifras proporcionadas por la Organización Mundial de Comercio (2014, p. 11), el comercio internacional de bienes en 2013 creció un 2,5%, siendo menor al crecimiento del comercio marítimo mundial, que se ubicó en 3,8%, según información de la UNCTAD (2014), informe donde también se sobre otras cifras interesantes relativas al segmento de carga contenedorizada.

El transporte marítimo en contenedores representó aproximadamente la sexta parte del total mundial, al transportar 651,1 millones de teus, su crecimiento fue de 4,6% para alcanzar los 160 millones de teus, que en términos de valor representa más de la mitad del monto global de las cargas comercializadas ese año y elevó el movimiento de teus/año un 5,6% y la flota de portacontenedores creció 4,7% en toneladas de peso muerto (TPM), lo que una vez más pone en evidencia que la carga contenedorizada, porcentualmente crece a un ritmo mayor que el comercio internacional en general, así como también es mayor que el incremento del “La flota de contenedores ha aumentado 677% desde 1980, mientras que la proporción de la flota de carga general ha disminuido 73%.”

Fuente: Elaborado con base en UNCTAD (2014, pp. 18, 30, 32, 72).

Detrás de estas cifras se pueden encontrar múltiples evidencias del impacto que el fenómeno de la contenedorización trajo consigo, generando transformaciones en diversas esferas relacionadas con su logística, destacando entre los aspectos más resaltantes el gigantismo de los buques portacontenedores.

El tránsito de 6 a 7 millones de TEUs ofertados a nivel mundial se ha producido en 21 meses; el cambio de 7 a 8 millones de TEUs en 18 meses; para el paso de 8 a 9 millones de TEUs se necesitaron 13 meses; y finalmente, pasar de 9 a 10 millones de TEUs, solo se requirieron 10 meses. Por tanto, la velocidad e intensidad del uso del contenedor ha sido muy rápida. (González, 2007, p.3).

A lo anterior se puede agregar que pasar de 16.000 teus a 18.000 también tomó 10 meses, pero pasar de 19.100 a 19.224 teus sólo requirió 56 días. Sobre este particular una revisión somera posterior a 2006 de los buques más grandes en su momento, todos superiores a 11.000 teus de capacidad, dio como resultado que, como mínimo, se produjeron 20 botaduras de colosos que forman parte de una serie de gemelos.

TABLA 2
PORTACONTENEDORES MÁS GRANDES DE LA FLOTA DE VARIAS NAVIERAS AL MOMENTO DE SU BOTADURA

NOMBRE	BOTADURA	CAPACIDAD EN TEUS	GEMELOS	CAPACIDAD ACUMULADA*
MSC FRANCESCA	2008	11.312	2	22.624
MSC LUCIANA	2009	11.660	3	34.980
MSC DANIELA	2009	13.800	12	165.600
MSC DANIT	2009	14.000	4	56.000
MSC FABIOLA	2010	12.562	5	62.810
MSC OSCAR	2015	19.224	2	38.448
EMMA MAERSK	2006	11.000	7	77.000
MAERSK ESSEN	2010	13.092	5	65.460
MAERSK Mc-KINNEY MØLLER	2013	18.270	20	365.400
CMA CGM VELA	2008	11.040	3	33.120
CMA CGM ANDRÓMEDA	2009	11.356	12	136.272
CMA CGM CRISTOPHE COLOMB	2010	13.800	5	69.000
CMA CGM MARCO POLO	2012	16.020	2	32.040
CSCL STAR	2011	14.100	8	112.800
CSCL GLOBE	2014	19.100	5	95.500
UASC UMM SALAL	2011	13.500	9	121.500
HYUNDAI SPEED	2012	13.100	5	65.500
HAMBURG EXPRESS - H-LL.	2012	13.200	10	132.000
APL TEMASEK	2013	14.000	10	140.000
OOCL BRUSELAS	2013	13208	10	140.000
TOTALES	---	277.344	139	1.958.134

Fuente: Elaborado con diversos reportes tomados de la web.

* Los nombres de las embarcaciones corresponden a los primeros buques de su clase que entraron en circulación, en tanto que la capacidad acumulada es la estimada para la serie completa, no necesariamente es la capacidad disponible actualmente pues, generalmente, los gemelos van siendo entregados gradualmente, pudiendo inclusive demorar más de una año la entrega del último de la serie.

En relación a este gigantismo es preciso indicar que según Alphaliner (31-05-2015), las primeras navieras que ofrecen el servicio de línea regular son: 1) *Maersk*, 2) *MSC*, 3) *CMA CGM Group*, 4) *Hapag-Lloyd*, 5) *Evergreen Line*, 6) *COSCO Container Line*, 7) *China*

Shipping Container Lines (CSCL), 8) *Hanjin Shipping*, 9) *Mitsui OSK Lines Limited (MOL)* y 10) *Hamburg Süd Group*, por lo que en la tabla precedente la ausencia de empresas como Evergreen (que ocupa la 3ª posición) y otras, obedece a que sus buques mayores poseen capacidad alrededor de los 8.000 teus, no obstante, aún cuando han fletado algunos de mayor capacidad, no será sino hasta 2016 cuando se inicie la botadura de 10 buques mayores a 16.000 teus, que fueron mandados a construir por la empresa a principios de 2014 y que se estiman estén concluidos en su totalidad en 2017 (T21, 14-01-2014).

En general, los servicios transatlánticos y transpacíficos utilizan buques de entre 5.000 y 13.000 TEU, mientras que el comercio entre Asia y Europa utiliza también buques de más de 13.000 TEU. Los buques de menos de 5.000 TEU se limitan a servicios intrarregionales, de distribución y del comercio Norte-Sur. (UNCTAD, op. cit. p. 42).

Por otra parte, en la referida tabla 2, se observan empresas que ocupan lugares menos destacados en el ranking, siendo los casos de *United Arab Shipping Company (UASC)*, *Hyundai Merchant Marine Company Limited* y *Orient Overseas Container Line Limited (OOCL)*, lo que una vez más pone en evidencia la importancia de las economías de escala para el segmento de transporte marítimo en contenedores y sobre todo la competitividad existente en el mercado.

También resulta imperativo señalar que se ha afianzado la entrega de portacontenedores sin aparejos o equipos para manipular la carga; presionando a la modernización de los puertos, situación que ha dado origen a que muchos países y Estados insulares se hayan abocado a construir terminales de contenedores.

LAS VENTAJAS COMPARATIVAS COMO FUNDAMENTO PARA NUEVAS CONSTRUCCIONES

Cada vez cobra mayor importancia el desarrollo portuario para las economías nacionales en virtud de que propicia la captación de capitales privados, nacionales y extranjeros, con lo cual se generan beneficios de diversa índole como la oferta de plazas laborales a todo nivel e impacta indirectamente al activar el circuito económico en el que confluyen diversos sectores. Por otra parte, más allá de los beneficios mencionados debe tenerse presente que la esencia económica de los puertos es facilitar el comercio exterior del país y vistas las consideraciones anteriores, cabe preguntarse ¿son las tendencias del transporte marítimo de contenedores el aspecto fundamental que debe respaldar la decisión de construir terminales de contenedores?

La respuesta es que aunque efectivamente las mismas se presentan como una variable indispensable a considerar, no son exclusivas ni determinantes, pues existen otros factores de tanta importancia como la posibilidad de tráfico marítimo que se desea captar. Veamos algunos argumentos sobre este particular:

- En primer lugar es preciso observar ciertas premisas de la planificación estratégica, en particular porque la visión país a largo plazo será la que oriente en el diagnóstico de la realidad sistémica nacional, con el cual se deberá determinar la existencia o ausencia de una serie de requisitos indispensable para el adecuado funcionamiento de estas modernas instalaciones, lo que a su vez dará las pautas para encauzar la formulación de las políticas públicas y su respectiva ejecución, de tal modo que, en términos generales, se pase de un estado de insuficiencias a uno de cumplimiento de pre requisitos que podrían contribuir al éxito de la obra que se desea llevar a cabo.
- Otro aspecto prioritario es ver la capacidad del Estado para afrontar el costo de la construcción y equipamiento del nuevo emprendimiento, ya sea para asumirlo como responsabilidad exclusiva o como parte de una alianza con otro Estado o con empresas privadas, especializadas en el sector.
- Como bien lo explican las teorías del comercio internacional, las ventajas comparativas constituyen la esencia de la especialización industrial y de servicios que caracterizan al mundo actual. En este orden de ideas, la conceptualización ha ido evolucionando. Iniciando con David Ricardo quien destacó las diferencias de costos entre naciones cuyo origen ubica en las ventajas naturales; por tanto su aportación se encuentra en el principio de que la producción de bienes y servicios debe concentrarse en lo que es posible ser más eficiente, de tal modo que se adquieran aquellos en los que haya menor eficiencia.

Los países, en mayor o menor proporción, poseen ventajas comparativas de diversa naturaleza, las cuales se refieren a la dotación de factores naturales que caracteriza a un determinado territorio, así se pueden encontrar múltiples posibilidades de recursos naturales como los pesqueros o materias primas. También se consideran ventajas comparativas la posición geográfica y las características climatológicas, en consecuencia, por ser factores en los que no hay intervención de la mano del hombre para su existencia, este primer grupo representa las ventajas comparativas estáticas fundamentalmente basadas en productos tradicionales o *commodities* (Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca de La Plata, 2003).

Con el paso del tiempo este concepto experimentó cambios y es así como las ventajas comparativas adquirieron una connotación más dinámica. Según Heckscher y Ohlin, ya no se trata sólo de contar con recursos extraíbles, condiciones climáticas o estar ubicado estratégicamente, pues desde la teoría de la Dotación de Factores, la ventaja comparativa es producto de las diferencias en la dotación nacional de factores que además de los mencionados incorpora la mano de obra y el capital, de allí que mientras las ventajas comparativas estáticas se asocian a la calidad de la materia prima y su manejo es mayoritariamente cuantitativo, las ventajas comparativas dinámicas incorporan la inversión en infraestructura y capacitación para hacer más eficiente la producción.

A modo ilustrativo, en Venezuela se pueden observar ejemplos de ventajas comparativas estáticas y dinámicas. En las primeras se encuentran el petróleo, el hierro, el cacao, entre otros, en las segundas están las grandes refinerías y sus respectivos terminales de embarque así como el complejo industrial de Guayana, rubros para los cuales se hicieron grandes inversiones para su creación y se ejecutaron políticas de formación de recursos humanos en diferentes niveles del sistema educativo; lamentablemente el cacao no corrió con la misma suerte.

En lo que respecta al ámbito portuario, las ventajas comparativas desde el punto de vista estático obviamente se concentran en la ubicación geográfica, tradicionalmente aspecto estratégico para la comercialización del puerto; más acá en el tiempo, una ventaja comparativa para la construcción de nuevos puertos lo constituye la ubicación en lugares que de modo natural cuentan con aguas profundas.

Pero, si volvemos la mirada sobre las ventajas comparativas dinámicas, entonces la participación del capital debe distribuirse entre las infraestructuras especializadas y su correspondiente dotación de tecnología de punta en lo que respecta a grúas, otras maquinarias especializadas, programas de software intersectoriales y lo fundamental vendrá a ser la formación de los recursos humanos, desde la alta gerencia hasta el personal de menor rango dentro del recinto portuario.

Llegados a este punto, se puede entonces afirmar que la ventaja comparativa, aunada a las tendencias del comercio internacional y a las particularísimas tendencias del transporte marítimo constituyen un referente muy importante para construir una terminal de contenedores; sin embargo es también el momento de decir, tajantemente, que ello es absolutamente insuficiente si no existe una verdadera capacidad de competir en un mercado

de bienes y servicios que hoy en día está completamente globalizado, es decir, que adicionalmente es preciso trabajar arduamente para desarrollar Ventajas Competitivas, las que son responsabilidad exclusiva del hombre.

Por naturaleza un país puede ser rico en ventajas comparativas, pero ningún país es competitivo por esa misma razón, así las cosas, hoy en día las ventajas comparativas tienen poco atractivo si no están acompañadas de los indicadores que denotan la competitividad de su poseedor, y las mismas tienen que ver con las características únicas de los productos terminados o de los servicios que se prestan, por lo tanto su enfoque es cualitativo e incluyen, entre otros factores: gerencia, educación, calidad del producto, industrialización, descubrimientos científicos, informática, telecomunicaciones, innovación en ciencia y tecnología bajo parámetros de respeto y protección a la propiedad intelectual, de la que se generen marcas, patentes, franquicias, y de cara a los emprendimientos portuarios, son especialmente determinantes las exportaciones¹ de manufacturas terminadas o semi terminadas y aún de mayor preferencia, productos de alta tecnología.

Quizás podría argumentarse en contra de esta postura que hay muchas evidencias en el mundo que demuestran experiencias muy exitosas de terminales exclusivas de contenedores en países que no tienen esa capacidad productiva para exportar, como ha sido el caso de varios Estados Insulares, donde por el contrario es la actividad portuaria el principal sustento desde el punto de vista macroeconómico, pero en tales casos, aún cuando no haya producción nacional exportable, es aún mayor la existencia de indicadores de competitividad, pues a diferencia del sector granelero, en el cual el consignatario es quien decide a donde llegará su carga, en el segmento de contenedores son las empresas navieras de línea regular las que deciden cuáles puertos tocar; por ello para Burkhlater (1995, p. 5) “el principal temor debe ser la creación de un puerto que carezca de atractivo comercial para los usuarios y que no pueda competir en una economía mundial”, a lo que González Laxe (2008) agrega:

Cada vez es mayor el proceso de concentración empresarial y centralización geográfica de las compañías marítimas de líneas regulares y de los operadores portuarios... coincide con una nueva re-definición de las competencias de los puertos. Las nuevas funciones y el mayor alcance en las operaciones logísticas y de integración con los otros modos de transporte contribuyen a modificar las economías territoriales y al establecimiento de nuevas trayectorias de gobernanza y de partenariado público/privado en los recintos portuarios...

¹ Entre las ventajas de las exportaciones a nivel macroeconómico se pueden mencionar aspectos tales como la entrada de divisas, diversificación de los mercados, aumento del empleo, mejora de la balanza comercial, disminución de la dependencia, entre otras; mientras que a nivel microeconómico la competitividad de las empresas locales se revierte en la sociedad mejorando su calidad de vida.

Una de las consecuencias... es la conformación de un nuevo sistema de «mallaje» portuario. El transporte marítimo se canaliza progresivamente hacia un número más reducido de puertos; y las mercancías siguen, cada vez más, unas rutasy muy delimitadas en función de la capacidad de demanda y de las condiciones que posean los recintos puertos para albergar, almacenar y distribuir las mercancías. (pp. 47- 48). (Subrayado propio).

Nótese en la cita anterior, que se agrega una variable extra portuaria, como es la calidad de las conexiones del puerto y las facilidades para la gestión logística; viéndose entonces el éxito de las terminales de contenedores como una sumatoria de gestión portuaria + gestión logística (Anschutz, 2006). En torno a esta posición, desde el enfoque estructural-sistémico (Martner, 2007, p. 6), se incorpora como parte del espacio de redes y flujos “una red física peculiar del espacio global, el corredor multimodal, mismo que funciona como eje de articulación técnico y espacial frente a la fragmentación de las cadenas de producción-distribución propia de esta fase de globalización”.

En consecuencia se privilegia la existencia de los corredores multimodales, que según Higuera (2005), no deben ser confundidos con las tradicionales autopistas, pues prevalece el criterio de integración armonizada de infraestructuras, destacando la conexión ferroviaria vinculada a centros activos de producción (zonas industriales especializadas, zonas de actividades logísticas, zonas francas) y a centros de servicios para los diversos modos de transporte (pueden incluir, entre otras posibilidades, centros de consolidación y distribución de contenedores, terminales interiores de carga, parques de distribución logística, centros carreteros de transporte, etc.). Por otra parte es imprescindible la existencia de un marco normativo moderno y de recintos fiscales estratégicos así como la dotación telemática que soporte los esquemas organizativos y operacionales que demandan las empresas de manufactura para poder asumir el enfoque de trabajo basado en el método *Just In Time* que al disminuir la existencia de grandes stocks en planta permite optimizar el espacio para la producción y facilita la competitividad de las empresas en el mercado internacional.

ALGUNOS RIESGOS DE LOS NUEVOS EMPRENDIMIENTOS PORTUARIOS

Es cierto que los puertos son capaces de generar efectos positivos macroeconómicos, microeconómicos y sociales, especialmente por la provisión de empleos, y por ello se pueden justificar plenamente las inversiones públicas, pero aún así es indispensable reconocer la existencia de una serie de riesgos propios de la actividad portuaria (más allá de los riesgos naturales a los que se expone cualquier infraestructura en una zona costera,

lacustre o fluvial), los cuales se entienden como cualquier evento capaz de desviar el desempeño planificado.

Desde esta óptica, y asumiendo el enfoque estratégico, se requiere asumir a la organización (pública o privada) como un todo, de tal modo que sea posible articular las potencialidades con los desafíos a enfrentar para alcanzar los objetivos a largo plazo, siempre teniendo presente que los riesgos involucran costos y es acá donde radica la importancia de su análisis para prevenirlos, es decir, dar cabida a la gestión de riesgos como un componente destacado de la actividad portuaria, en cualquiera de sus niveles (Nacional, Regional, Municipal, Administrador Portuario y Operador Portuario), con el propósito de determinar, con alguna medida cuantitativa, cuál es el riesgo al realizar determinada inversión monetaria y administrarlo de tal forma que pueda prevenirse la bancarrota.

Para su determinación hay diversos criterios, entre ellos indicadores que resultan repetitivos al ver todos los riesgos en conjunto; sin embargo, una forma que va a estar presente en cualquier momento es la que se enfoca en las etapas de Construcción, Inicio y Operación.

RIESGOS PORTUARIOS		
CONSTRUCCIÓN	INICIO	OPERACIÓN
Retraso o abandono del constructor.	Falta de sincronización entre los componentes indispensables para el arranque.	Inadecuada gestión del mantenimiento de componentes mecánicos y electrónicos.
Sobre costos en el precio de la inversión pactada.	Insuficiente personal capacitado o personal con poca o ninguna capacitación.	Caída de la producción.
Tecnologías previstas en el diseño o construcción.	Fallas de inicio, típicas de los componentes electrónicos.	Elevación de costos del transporte de los productos.
Transportes insuficientes.		Operaciones por encima del costo
Terrenos y calidad del suelo sobre el que se construye		Obsolescencia técnica.

Figura 2. Clasificación de los riesgos portuarios vinculados a la construcción, inicio y operación.
Fuente: Elaboración propia.

Evidentemente este primer criterio puede resultar insuficiente, toda vez que existen muchos otros factores de riesgo excluidos, de allí que para cada uno de los momentos puedan considerarse otras clasificaciones como los riesgos generales, los del entorno nacional y los específicos del puerto.

Los Riesgos de Carácter General incluyen las causas naturales, terrorismo y piratería, globalización.

- *Causas Naturales:* Siempre latentes riesgos como inundaciones, terremotos, maremotos, huracanes, tifones, tormentas eléctricas, etc.
- *Terrorismo y Piratería:* Aunque el primero puede provenir de tierra, mar o aire y el segundo se da sólo en el espacio acuático, son riesgos ajenos al entorno portuario, que siempre estarán latentes, aún cuando se tomen medidas de protección.
- *Globalización:* Cualquier desequilibrio en las principales economías mundiales puede afectar al comercio internacional y en efecto cascada a la actividad portuaria.

Los Riesgos del Entorno Nacional incluyen los riesgos financieros, económicos, políticos, inseguridad jurídica, riesgo país.

- *Financieros:* Lo relativo al financiamiento es de orden microeconómico y se refiere al riesgo de no disponer de fondos para continuar la construcción, insuficiencia de flujo de caja para mantener la operatividad, que podría obedecer al abandono o no desembolso de fondos comprometidos, por limitaciones de los financiadores originales, sobrecostos en el precio pactada inicialmente e incluso, elevación de las tasas de interés de los créditos recibidos, especialmente aquellos asociados a deudas en moneda extranjera fuerte.
- *Económicos:* Se observa como un tema macroeconómico y se por tanto se asocian a la esfera gubernamental. Entre otros destacan el riesgo fiscal por nuevos impuestos, la devaluación de la moneda local y la dificultad para su convertibilidad; éste último aspecto de especial consideración cuando se trata de inversión foránea.

Pero también existen otras variables que tienen que ver con la acción del gobierno, tales como el impacto de la inflación en el aumento de los costos; movimientos en las tasas de cambio de las divisas; cambios en los precios de trabajo, e incluso variables demográficas, como en el caso de la terminal de propiedad estatal Marsaxlokk en Malta, que en corto tiempo incrementó el tráfico dramáticamente de 94,500 Teus a 1.045 millones de Teus, pero al ser muy alta la inversión para mantener la competitividad del terminal de contenedores en una isla pequeña de sólo 360.000 habitantes, por ello se propuso vender el puerto a inversionistas privados.

- *Políticos:* Algunas medidas tomadas por el alto gobierno pueden afectar la realidad portuaria, entre ellas las más comunes son: las huelgas, la entrada en vigor de

convenciones internacionales, la implementación de políticas institucionales de los entes públicos, la instauración de nueva permisología y las expropiaciones y el caso más extremo sería la guerra.

Un ejemplo extremo de riesgo político se materializó cinco años después de los ataques terroristas contra las torres gemelas el 11 de septiembre de 2001, cuando todavía la sensibilidad colectiva se encontraba en niveles muy altos. El caso ocurrió en 2006 cuando DP World adquirió de la división de P&O Ports las operaciones de los puertos de New Jersey, Nueva York, Nueva Orleans, Philadelphia, Baltimore y Miami, lo que ocasionó que representantes del Congreso de USA bloquearan las operaciones, argumentando desconfianza debido a que la empresa originaria de los Emiratos Árabes pudiera tener alguna vinculación con terroristas y adujeron que representaba una amenaza para el país. La solución a este caso se produjo con la transferencia de las operaciones a una entidad americana.

- *Inseguridad Jurídica:* Este riesgo tiene como principal implicación la dificultad para la captación o mantenimiento de inversiones privadas, con lo cual la contribución microeconómica a la generación de empleos se ve reducida de modo significativo.

“La seguridad jurídica tiene que ver con la estabilidad de las normas, y con el debate público... para cambiarlas... con el necesario aval moral de la sociedad para expedirlas, y no solamente con la santificación legislativa... tiene que ver con la irretroactividad de las leyes, con el principio de legalidad en la actuación de la administración pública, con la atribución de competencia a los jueces” (Corral 2008, s/f).

Quiere ello decir que todos los contratos, ya sean administrativos o privados, de compraventa o de trabajo deben estar amparados por este principio para evitar el abuso del derecho, y cuando se trata de inversiones extranjeras deben existir normas específicas de respeto a las mismas.

Atendiendo a que no son menores los plazos que toma organizar una licitación y construir los nuevos frentes de atraque, las Empresas Portuarias deben actuar con antelación, buscando la forma de garantizar que la infraestructura esté disponible en forma y oportunidad cuando ésta sea requerida. Licitación un nuevo frente y desarrollar las obras de infraestructura para que éste quede operativo y sea competitivo con los frentes de atraque ya concesionados es algo que toma varios años. (Macaya, 2007, p. 11).

Ese supuesto no siempre es entendido y como un caso contrario a ese deber ser, se tiene el ejemplo del año 2006, cuando la empresa Hutchison Port Holdings (HPH) de Hong

Kong, abandonó un contrato para operar el puerto de Manta acusando al gobierno de cambiar unilateralmente los términos del acuerdo de concesión. (Diario El Comercio, 06-02-2006).

- *Riesgo País:* Este indicador estima “la repercusión potencialmente adversa del ambiente de un país sobre los flujos de efectivo de la empresa. Lo que dicen los empresarios / inversionistas es, cuánto rendiría este proyecto en algún lugar donde el riesgo país, sea bajo, y cuánto va a rendir aquí... Esa diferencia debe ser compensada por una tasa de retorno de la inversión más alta. ¿Qué pasa si no se “compensa” al inversionista? Simplemente elegirá no hacer el negocio en el país dónde un mayor riesgo no se compensa con una mayor rentabilidad” (Prado 2008, s/p). Así la consecuencia se expresa como costos más elevados de la obra a realizar o servicios a prestar.

Los Riesgos Específicos Portuarios incluyen el error humano, los tecnológicos, competitividad, bajo volumen de exportaciones

- *Error Humano:* Es un riesgo que se debe correr aunque esté latente en cualquier etapa de la actividad portuaria, en consecuencia si no se corre este riesgo, no se construye, inicia u opera. Entre sus indicadores más comunes están: inadecuado manejo de la tecnología, carencia de programación, malas estimaciones, baja productividad, mano de obra excesiva, mermas o desperdicios. Todas esas posibilidades pueden dar lugar a daños en los equipos y cargas, explosiones, incendios, lesiones personales e incluso la muerte. Su principal medida de prevención es la formación del personal, cualquiera sea el nivel de ejercicio que desempeñe.
- *Tecnológicos:* Problemas de diseño, subutilización de equipos, demoras, obsolescencia. Debe tenerse presente que la infraestructura y equipos para manipular cargas son muy costosos.
- *Competitividad:* Pérdida de competitividad por congestionamiento, obsolescencia y/o inadecuado mantenimiento así como sobrecapacidad instalada. Cuestionable calidad de los servicios, Aunque existan muchas instalaciones modernas geográficamente cercanas, son las líneas navieras las que determinan su itinerario. La aparición de nuevas terminales en una región acarrea vulnerabilidad de los puertos, y más aún en aquellos que viven y crecen casi exclusivamente del transbordo. Un ejemplo destacado en el mundo es que en 2004 Maersk Line abandonó el puerto de Singapur y se ubicó en Tanjung Pelepas de Malasia, aunque en la actualidad el mencionado puerto está entre sus itinerarios.

Este evento ilustra con mucha precisión uno de los mayores riesgos a los que se exponen las terminales de contenedores. En este caso del puerto de contenedores, certificado como el mejor del mundo durante 22 años consecutivamente, entre cuyos estándares de calidad se admite que sólo 1 contenedor por millón puede dañarse o perderse, razones que, entre otras características, generan una dinámica de tránsito de buques mayor a 800 por día, que significa más de 140.000 toques al año, aún con tales características perdió un cliente muy importante, la mayor empresa naviera² del mundo,

¿Qué motivó la decisión? Puede haber muchas razones de fondo, pero con certeza excluye la insuficiencia de cargas, pues aunque el Estado Insular de Singapur no es el mayor productor de la región, sí es el mayor concentrador de transbordo, posee la mayor refinería de Asia y exporta, además de petróleo refinado, productos químicos, biomédicos y relacionados a la ingeniería mecánica en suficientes cantidades para que en su producto interno bruto las manufacturas sean superiores al 26%.

- *Bajos volúmenes de exportaciones:* En ausencia de cargas de transbordo como principal actividad de las terminales de contenedores (para lo cual se requiere la creación de muchas ventajas competitivas) es un requisito insoslayable para el servicio liner la existencia de cargas de exportación, pues es esto lo que garantiza el toque de los buques de mayor porte, indistintamente de en el nuevo emprendimiento pueda mostrar rendimientos competitivos. La razón es simple, el negocio marítimo consiste en el transporte de cargas, no en el transporte de contenedores vacíos de la empresa naviera o de empresas aliadas; de allí que cualquier nuevo emprendimiento portuario debe estar respaldado por cargas exportables que le hagan atractivo ante estas empresas que, como ya se ha indicado, tienen el poder de decidir cuáles son los puertos en los que concentrarán sus cargas.

Si no hay cargas de exportación, el negocio marítimo de línea regular presentará limitaciones, las empresas navieras restringirán sus toques, pues su objetivo son las economías de escala para minimizar sus costos y maximizar las ganancias de los participantes de toda la cadena logística.

Sin embargo, una vez que entra en operaciones la nueva terminal, aunque los buques que arriben posean el mismo porte o un poco mayor de los que llegaban al viejo puerto,

² Aún cuando en el reporte de la UNCTAD (2014) Maersk aparece en 2º lugar desplazada por MSC, según Alphaliner (31-05-2015) las posiciones volvieron a invertirse.

al contar con tecnologías modernas seguramente van a generarse mejoras en los tiempos de atención a los buques, de almacenaje y desaduanamiento de las cargas, y además una terminal concentradora nacional podrá favorecer el incremento del cabotaje, casi de modo exclusivo para la distribución de las importaciones, pero entonces antes de decidir habrá que responder al menos una de las siguientes preguntas, la primera con una visión conformista ajustada a la realidad socio productiva existente, la segunda desde una perspectiva sistémica transformadora basada en la visión país a largo plazo.

1. *¿Cuál es la capacidad que realmente debe instalarse para evitar la subutilización de la costosísima inversión?*
2. *¿Cómo generar cargas exportables en contenedores?*

Finalmente, respecto a todos los riesgos mencionados, vale recordar que los puertos deben ser espacios que ofrezcan facilidades al comercio internacional generando beneficios macro y micro económicos, por lo que es necesario que la gerencia esté comprometida con los objetivos a largo plazo, de tal modo que la minimización de los riesgos de terrorismo y piratería, económicos, políticos, inseguridad jurídica y riesgo país ha de ser un objetivo prioritario, toda vez que los mismos constituyen indicadores para el cálculo de las primas correspondientes a los clubes de protección e indemnización, de las pólizas de seguro de casco y maquinaria, así como de las correspondientes a las cargas contenedorizadas e incluso de los propios contenedores. Obviamente tales costos, que no distinguen entre graneleros y portacontenedores, se trasladan a los fletes y tarifas, encareciendo las importaciones y restándole competitividad a las exportaciones.

LA PERSPECTIVA NACIONAL: LO MARINO COSTERO COMO UN SISTEMA DE PRODUCCIÓN INTERSECTORIAL

Hasta acá se ha hecho un recorrido que inició con una perspectiva global, expresada mediante un inventario de los componentes del sistema marítimo comercial, que centrado en las facilidades para el comercio internacional, presenta una combinación de factores externos (variable independiente) con las condiciones ideales de cada país que comercialmente quiere ser competitivo en el mercado internacional e incluso global (variable dependiente). Corresponde ahora centrar la atención en un intento por ofrecer una nueva aproximación conceptual con la finalidad de inducir a la búsqueda de las opciones a la interrogante recientemente formulada, es decir, orientar hacia la transformación sistémica de la visión país para generar cargas exportables en contenedores.

El **Sistema de Producción Marino Costero deseable** parte de la visión país a largo plazo plasmada en una política pública integral, que en un marco de seguridad jurídica, orienta las prioridades de inversión pública y privada, y evalúa el cumplimiento de las metas periódicas. Su propósito es articular, armónicamente, las actividades intersectoriales destinadas a explotar las ventajas comparativas nacionales y promover la creación de ventajas competitivas para: a) la producción extractiva, intensiva y sustentable de los recursos marinos y lacustres; b) la transformación de alto valor añadido con posibilidades de exportación; c) lo relativo a la prestación de servicios marítimos-comerciales capaces de competir en la región y, d) las actividades litorales de turismo y recreación. Tales actividades exigen el apoyo en recursos humanos de elevada competencia técnica, profesional y especializada así como eficientes infraestructuras que faciliten la gestión logística, por ello, para el manejo integral sistémico es indispensable la existencia de entes de gestión pública, la participación de los componentes de defensa, seguridad y protección y la contribución permanente de los institutos de investigación científica e institutos técnicos y universidades.

Para una mejor comprensión de esta densa definición, seguidamente se presentan una síntesis de lo que subyace a la misma.

- *Visión país a largo plazo:* Es el acuerdo nacional sobre “hacia dónde se debe transitar”, el cual inicialmente debe contemplar un plazo no menor de quince años, indistintamente de la duración de los períodos gubernamentales. Esto constituye el aspecto medular para transitar dentro de la perspectiva sistémica transformadora que facilite la adecuación nacional a las exigencias de competitividad globalizada, para lo cual un requisito *sine qua non* es la garantía de seguridad jurídica y transparencia para las inversiones públicas y privadas.
- *Política Pública*³: Asumiendo el enfoque de “*política de desarrollo*”, debe apegarse al Artículo 299 constitucional que ordena al Estado, conjuntamente con la iniciativa privada, promover “el desarrollo armónico de la economía nacional mediante una planificación estratégica democrática, participativa y de consulta abierta.” En consecuencia, la política pública debe incorporar los ciclos contemplados teóricamente, de allí que se respetan y se trabaje rigurosamente con base en las metodologías aplicables a los diagnósticos,

³ Las políticas públicas son el instrumento principal de la actuación gubernamental. Asumiendo esta última como la acción de conducir los destinos de un país, las políticas públicas son el timón a través del cual se conduce. Sin embargo, aunque suele señalarse que... se orientan a la resolución de problemas; está claro que más allá de ese fin inmediato, persiguen la detección y la corrección de desigualdades producto de otras acciones gubernamentales. Además, las políticas públicas obran también como acelerador o como freno, de la nave, operan como catalizadores o dilatadores de los procesos políticos (Petrizzo, 2009).

formulación, implantación, evaluación y retroalimentación, pues será de esta forma como efectivamente puedan articularse las actividades e intereses intersectoriales.

Este marco general, apegado a la regulación vinculante (convenciones internacionales ratificadas y normas internas de cualquier nivel), ofrecerá el soporte para canalizar la actuación del alto gobierno de cara a su participación en los procesos de integración regional e incluso, en estricto apego a la perspectiva estructural sistémica, conformar alianzas comerciales que pueden llegar a integrarse por países geográficamente distantes, intra o intercontinentales⁴. En este caso su rol de negociador y de defensor de los intereses patrios debería motivar al establecimiento de estrategias ganar-ganar. Por otra parte, también servirá como orientador de objetivos y metas institucionales y su consecuente operatividad en los entes de gestión pública de cada una de las esferas de actividades involucradas y sentará las bases para la actuación coordinada de esos entes, ya sean civiles o cuerpos de defensa, seguridad y protección de la nación.

- *Ventajas Comparativas Nacionales:* Si bien es cierto que las mismas están referidas a toda la dotación nacional de factores que pueden explotarse para generar riqueza, en este caso tienen mayor pertinencia aquellas existentes en las masas de aguas y su subsuelo, que en lo que respecta a Venezuela se traducen en 642.070² de espacio marino (zona económica exclusiva + mar territorial) y en 4.990 kms de costa marina, insular y lacustre navegable por buques de gran porte.



Figura 3. Delimitación marítima perimetral de Venezuela y extensión de su borde costero y lacustre navegable por buques de gran porte. Fuente: Tomado de Castro (año, pp.).

⁴ Un ejemplo de este tipo de estrategia de cooperación internacional entre Estados lo ofrece la Alianza del Pacífico, conformada por

Además debe reconocerse que tanto las aguas como el borde costero presentan diferencias significativas que hacen imposible enfocarlo de modo uniforme, obligando a un proceso riguroso de identificación, zonificación e inventario de los recursos existentes con miras a la producción extractiva, intensiva y sustentable, apoyada en buenas prácticas ambientales, de los recursos marinos y lacustres; cuidando el equilibrio entre las disponibilidades y las necesidades demográficas e industriales, para evitar la sobreexplotación de los recursos renovables, marinos y lacustres.

También tiene la misma preponderancia la revisión del borde costero por su extraordinario potencial para convertirse en región especial de desarrollo, en consecuencia “su integración en el contexto nacional debe estar basada en un profundo conocimiento, y su planificación concebida en forma integral y coordinada con los objetivos de planificación nacional” (Lévy, 1997, pp. 221-222). De cara al sistema de producción marino costero, en gran medida dependerá de este conocimiento exhaustivo que la explotación marina y lacustre cuente con la infraestructura de apoyo, pertinente y suficiente, para la transformación cualitativa que permita generar carga exportable en contenedores, pues tal caracterización tendría como fin:

Facilitar el reordenamiento costero y la regulación de actividades económicas en los litorales nacionales, aprovechando las ventajas comparativas del transporte marítimo por medio de los programas rectores de desarrollo costero y la promoción de administraciones costeras integrales sustentables. (Doerr, 2011, p. 16).

- *Promover la Creación de Ventajas Competitivas:* El punto medular estriba en el desempeño de excelencia de los recursos humanos que formen parte de este sistema productivo, por ello tienen un rol de suma importancia las instituciones educativas, tanto las de capacitación técnica como las universidades y centros de altos estudios y postgrado, pues para el buen funcionamiento del sistema es indispensable la preeminencia de conocimiento interdisciplinario para la explotación de las ventajas comparativas con el uso de la tecnología adecuada a cada caso. Íntimamente vinculado a esto es imprescindible el aporte permanente de los institutos de investigación científica, civiles y militares, que debe ser difundido masiva y oportunamente en los procesos de formación académica. En este orden de ideas se comparte plenamente lo expresado por la Oficina de Planificación Nacional de Chile (1977), obviamente enfocado en Venezuela.

No es posible lograr el pleno desarrollo marítimo de nuestro país si el esfuerzo que se emplea para lograr ese desarrollo no se apoya en un sólido conocimiento científico del medio oceánico y de las tecnologías adecuadas

para su correcta utilización... La investigación geológica marina es indispensable para la correcta comprensión de los fenómenos tectónicos de la estructura de la corteza terrestre y los fenómenos relacionados con ella... Su comprensión es fundamental para determinar la importancia del medio marino y básico para evaluar los recursos bióticos del mar, solucionar los problemas pesqueros y medir los efectos de la acción del hombre sobre este medio... La actividad humana produce necesariamente una alteración del medio marino, ya sea directamente en la explotación o indirectamente con la introducción en él de desechos que en la mayoría de los casos son nocivos para los seres que lo habitan. (pp. 36-41).

Desde el punto de vista del sistema completo, como una primera aproximación se han identificado cuatro grandes segmentos que presentan diferencias importantes entre sí, en consecuencia, cada uno de ellos va a requerir el análisis especializado respectivo, según se trate de los recursos marinos y lacustres; la producción industrial; el turismo y recreación en las áreas litorales y, lo marítimo comercial. Sobre este último aspecto se han venido desarrollando ideas relativas a las variables que otorgan competitividad a las terminales de contenedores e incluso pueden minimizar los riesgos propios de la actividad portuaria, por lo que en este momento no ampliaremos al respecto.

HACIA UNA DOBLE ARTICULACIÓN SISTÉMICA PARA LA SOSTENIBILIDAD DE LAS TERMINALES DE CONTENEDORES

Ahora bien, es necesario hacer notar que el planteamiento acá desarrollado implica la **existencia de una doble articulación sistémica**, que se crea al observar los elementos del sistema marítimo comercial con los componentes del sistema de producción marino costero, en los cuales están presentes factores comunes, tales como: abanderamiento o flota, puertos, facilidades conexas y gestión ambiental.

Por otra parte, vale recordar que un sistema es la integración de un conjunto de unidades e incluso de subsistemas, por tanto todos los integrantes de cada sistema involucran un amplio espectro de participantes en su conformación.

Significa entonces que a esta doble articulación subyace la intencionalidad de guiar lo marítimo portuario para evitar ineficiencias que encarezcan las importaciones y creen desventajas competitivas para las necesarias exportaciones. En tal sentido, cada sistema privilegia el análisis desde diferentes perspectivas.

- *El Sistema Marítimo Comercial - Contexto Global:* Donde el buque como centro del sistema condiciona la modernización portuaria, sus conexiones e infraestructuras especializadas al interior del territorio para facilitar el comercio internacional, conformando

un espacio de flujos y redes, cuyos límites son difusos y el poder de los Estados nacionales se encuentra en reestructuración, según los supuestos de la globalización como fenómeno transformador de las relaciones mundiales (López, 2005). Esta realidad, indiscutiblemente debe ser estudiada para decidir el alcance que tendrá la construcción de una terminal de contenedores.

- *El Sistema de Producción Marino Costero - Contexto Nacional:* Centra la atención en una renovación de la visión país a largo plazo. Se privilegian las ventajas comparativas existentes (estáticas y dinámicas) para emprender la reestructuración y diversificación del circuito económico nacional en torno a los recursos marinos y lacustres explotables (incluyendo el subsuelo) así como en las características específicas de las diversas zonas que conforman el borde costero, que permita la creación de la infraestructura industrial pertinente para la añadir valor a los productos marinos y lacustres, exportables en contenedores. Esta situación deseable requiere del compromiso tanto público como privado para aprovechar al máximo el potencial de las ventajas comparativas, para lo cual también será necesario abrazar el paradigma de la competitividad como un valor indisoluble en los servicios portuarios, marítimos y conexos.

CONCLUSIONES

En Venezuela hemos vivido de espaldas al mar, desaprovechando el inmenso potencial que otorga esa magnífica fachada marítima de la que disponemos. Con excepción de la explotación de petróleo y gas, el resto de los recursos han sido subutilizados, por tanto es escasa la existencia de ventajas comparativas dinámicas.

En atención al planteamiento realizado, se desprende la necesidad de formular políticas públicas con una nueva visión de país a largo plazo en la cual los intereses de desarrollo marítimo y portuario se enfoquen en la doble articulación sistémica, que además de los aspectos contemplados podrá incorporar otros que se estimen relevantes.

Las experiencias internacionales respecto a los resultados de las políticas públicas ejecutadas, ponen en evidencia que es posible reorientar la realidad país hacia un norte completamente diferente y para ello los únicos requisitos son la claridad conceptual que soporte cada decisión y la voluntad política de hacer las cosas bien.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS Y DOCUMENTALES

- Anschütz, Gustavo. (2006). La gestión pública y privada: Clave para modernizar el sector transporte. [Documento en línea] Disponible: www.aippyc.org/materiales_archivos/gestion-publicayprivada.pdf [Consulta: 2008, mayo 16]
- Burkhalter, Larry. (1995). Reforma Laboral y Equidad Social: La Privatización de los Puertos. Revista de la CEPAL, N° 57.
- Castells, Manuel (1996), The rise of the network society. The information age: Economy, society and culture, vol. I, Oxford, Gran Bretaña, Blackwell Publishers Ltd.
- Corral, Fabián. (2008). La Seguridad Jurídica. Instituto Ecuatoriano de Economía Política. [Documento en línea] Disponible: http://www.ieep.org.ec/index.php?option=com_content&task=view&id=1062&Itemid=48 [Consulta: 2010, febrero 07]
- De Monie, Gustaaf. (1998). El impacto de los cambios estructurales sobre el transporte marítimo en los puertos caribeños. [Documento en línea] Disponible: <http://www.eclac.org/transporte/noticias/bolfall/0/5000/fal142.htm> [Consulta: 2009, octubre 27]
- Diario El Comercio. (2006). Empresa Hutchison Port Holdings se retiró del Puerto de Manta [Documento en Línea] Disponible: http://www.ieep.org.ec/index.php?option=com_content&task=view&id=1559&Itemid=2 [Consulta: 2009, agosto 30]
- Doerr, Octavio. (2011).
- Ferrer, Thiago. (8-03-2015). Cinco navieras mueven el mundo. [Documento en línea] Disponible: http://economia.elpais.com/economia/2015/03/06/actualidad/1425664728_936295.html [Consulta: 2015, mayo 25]
- Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca de La Plata. (2003). Transporte Multimodal en Sudamérica: Hacia una articulación normativa de carácter regional.
- Giddens, Anthony. (1999). Un mundo desbocado. Los efectos de la globalización en nuestras vidas, traducido por Pedro Cifuentes. Madrid: Taurus.
- González, Fernando. (2007b). El contenedor: La caja que cambió el mundo económico. Repercusiones sobre la Galicia marítima. Instituto Universitario de Estudios Marítimos. [Documento en línea] Disponible: <http://www.udc.es/iuem>. [Consulta: 2009, febrero 25].
- González, Fernando. (2008). Transporte marítimo y reformas portuarias. Los modelos europeos y latinoamericanos [Documento en línea] Disponible: <http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2524910> [Consulta: 2009, agosto 24].

- Higuera, Edgar. (2005). Planeación de Infraestructura en Función de Corredores Logísticos: Los Corredores Portuarios Colombianos.
- Lévy, Jean Pierre. (1977). Hacia una Ordenación y Desarrollo Integrado de la Zona Costera. En Política Oceánica, Orrego compilador. Ed. Instituto de Estudios Internacionales de la Universidad de Chile - Editorial Universitaria.
- López, Sergio (2005). Globalización, Estado de Derecho y Seguridad Jurídica: Una exploración sobre los efectos de la globalización en los poderes judiciales de Iberoamérica.
- Macaya, Javier. (2007). La Seguridad Jurídica para atraer inversiones. Foro Visión Seguridad Jurídica - Asociación Venezolana de Ejecutivos. [Documento en Línea] Disponible: http://www.ave.org.ve/intranet/centro_documentacion/archivos/SEGUIRDAD JURIDICA.pdf [Consulta: 2010, febrero 07]
- Martner, Carlos (2007). Reestructuración del espacio continental en el contexto global: corredores multimodales en Norte y Centroamérica. Economía, Sociedad y Territorio, vol. VII, núm. 25. [Documento en Línea] Disponible: <http://redalyc.uaemex.mx/redalyc/src/inicio/ArtPdfRed.jsp?iCve=11102502> [Consulta: 2008, julio 07]
- Martner, Carlos y Moreno, María. (2001). Tendencias recientes en el transporte marítimo internacional y su impacto en los puertos mexicanos. Secretaría de Comunicaciones y Transportes – Instituto Mexicano de Transporte. [Documento en Línea] Disponible: http://www.iberomex.com/documentos/Mexicodocs/MX_Tendenciasportuarias.pdf [Consulta: 2008, diciembre 08]
- Oficina de Planificación Nacional de Chile (1976). Política Marítima Nacional. En Política Oceánica, Orrego compilador. Ed. Instituto de Estudios Internacionales de la Universidad de Chile - Editorial Universitaria.
- Organización Mundial de Comercio (2014). Estadísticas del Comercio Internacional 2014.
- Prado, Julio (2008). Economía Descomplicada. [Documento en Línea] Disponible: <http://www.economiadescomplicada.com/2008/05/sirve-o-no-el-riesgo-pas.html> [Consulta: 2013, junio 02]
- UNCTAD. (2014). El Transporte Marítimo 2014. [Documento en Línea] Disponible: [Consulta: 2015, mayo 25]