

**ANÁLISIS DE LAS CONDICIONES DE COMPETITIVIDAD DE LA CIUDAD
DE CARTAGENA DE INDIAS DESDE LA PERSPECTIVA DE SU
COMPONENTE DE INTERNACIONALIZACIÓN**

ALEJANDRO GRACIA

**INSTITUTO TÉCNICO DE ESTUDIOS SUPERIORES DE
MONTERREY
UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE BUCARAMANGA
UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA DE BOLÍVAR
JULIO 2006**

**ANÁLISIS DE LAS CONDICIONES DE COMPETITIVIDAD DE LA CIUDAD
DE CARTAGENA DE INDIAS DESDE LA PERSPECTIVA DE SU
COMPONENTE DE INTERNACIONALIZACIÓN**

Investigador

ALEJANDRO GRACIA

**Tesis presentada como requisito para obtener
el título de Magíster en Administración**

Director

JUAN CARLOS ROBLEDO

Economista – Magíster en Administración

**INSTITUTO TÉCNICO DE ESTUDIOS SUPERIORES DE MONTERREY
UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE BUCARAMANGA
UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA DE BOLÍVAR
JULIO 2006**

AGRADECIMIENTOS

El investigador expresa su más sentido agradecimiento a:

En primera instancia a Dios, que siempre me ha brindado su luz para salir adelante en todas las situaciones que he debido afrontar en mi vida.

Mi esposa e hijos que por largas jornadas de estudio se vieron privados de mi presencia, y que sin su apoyo y consideración hubiese sido casi imposible llevar a buen término este proyecto de formación profesional, a ellos, con todo mi amor y cariño les estaré agradecido eternamente.

A mi familia en general, a mis hermanos que me han apoyado en todo momento.

Al director del proyecto, Juan Carlos Robledo, que siempre estuvo presente con sus orientaciones y apoyo para salir adelante.

A todas aquellas personas que me colaboraron con sus aportes, opiniones, y encuestas.

Cartagena de Indias, abril 30 del 2006.

**Doctora
EVA JANETH PRADA
Coordinadora Nacional de Maestría en Administración
Universidad Autónoma de Bucaramanga
Ciudad**

Distinguida Doctora:

En mi condición de alumno de la Maestría de Administración, me permito presentar a usted para evaluación, mi tesis de maestría titulada "Análisis de las Condiciones de Competitividad de la ciudad de Cartagena de Indias desde la perspectiva de su componente de Internacionalización", como requisito para optar el título de Magíster en Administración.

En espera de su mas pronta respuesta, y agradeciendo de antemano su consideración con el presente trabajo.

Atentamente

ALEJANDRO GRACIA

Cartagena de Indias, abril 30 del 2006.

**Doctora
EVA JANETH PRADA
Coordinadora Nacional de Maestría en Administración
Universidad Autónoma de Bucaramanga
Ciudad**

Distinguida Doctora:

En mi condición de Director de Tesis de Maestría de administración del Alumno ALEJANDRO GRACIA, me permito presentar a usted para evaluación, el trabajo titulado "Análisis de las Condiciones de Competitividad de la ciudad de Cartagena de Indias desde la perspectiva de su componente de Internacionalización", como requisito para optar el título de Magíster en Administración.

En espera de su más pronta respuesta

Atentamente

JUAN CARLOS ROBLEDO FERNANDEZ
Director.

CONTENIDO

	Pág.
INTRODUCCION	
1. MARCO TEORICO	1
1.1 LA COMPETITIVIDAD SEGÚN LAS TEORIAS ECONOMICA Y ADMINISTRATIVA	1
1.1.1 Enfoques económicos	1
1.1.2 Enfoques administrativos	7
1.1.3 Definiciones de competitividad	9
1.1.4 Cómo crear ventaja	18
1.1.5 Determinantes de la ventaja nacional	18
1.2 EL DESARROLLO LOCAL	19
1.2.1 Gestión estratégica del desarrollo local	23
1.2.2 Formas para encontrar la competitividad y ventaja	24
1.3 FORMACION DE LAS POLITICAS DE COMPETITIVIDAD EN COLOMBIA	26
1.4 MARCO DE REFERENCIA DE LA COMPETITIVIDAD EN COLOMBIA	27
1.4.1 Política de competitividad y Plan Nacional de Desarrollo	28
1.4.2 Estudios recientes en las regiones y medición de la Competitividad	29
2. LA COMPETITIVIDAD: EL PROBLEMA Y SU ANALISIS	32
2.1 APROXIMACION AL PROBLEMA DE LA COMPETITIVIDAD REGIONAL	32

	Pág.
2.2 LA COMPETITIVIDAD Y SUS FACTORES	34
2.2.1 La problemática de la competitividad regional en el contexto Colombiano.	36
2.2.2 La competitividad en Cartagena: una revisión de la literatura	37
2.2.2.1 El informe Monitor	38
2.2.2.2 El Plan estratégico para la promoción de inversiones y Exportaciones en Cartagena	41
2.2.2.3 Estudio “Análisis de la articulación y estrategias de Intervención de los sistemas educativo y económico de Cartagena de Indias.	44
2.2.2.4 Escalafón de competitividad de los Departamentos Colombianos (Crece)	45
2.2.2.5 Escalafon de la competitividad Departamental para Colombia (CEPAL-CONFECAMARAS)	46
2.3 EL FACTOR DE INTERNACIONALIZACION REFERIDO PARA CARTAGENA DE INDIAS.	48
3. PERFIL SOCIOECONOMICO DE CARTAGENA DE INDIAS	53
3.1 POSICION GEOGRAFICA DE LA CIUDAD	53
3.2 SITUACION ECONOMICA DE LA CIUDAD	55
3.2.1 Producción industrial y ventas	55
3.2.2 Industria de la construcción	57
3.2.3 Industria del turismo	59
3.2.4 Inversión	63
3.2.5 Situación laboral	67
3.2.6 Comportamiento en los precios	70

	Pág.
3.2.7 Comportamiento industrial de Cartagena	70
3.3 LA SITUACION SOCIAL EN CARTAGENA DE INDIAS	72
3.3.1 Población	75
3.3.2 Educación	77
4. INTERNACIONALIZACION CIUDAD CARTAGENA DE INDIAS	85
4.1 INTERNACIONALIZACION DE LA ECONOMIA	85
4.1.1 Comercio global	88
4.1.2 Exportaciones de bienes	91
4.1.3 Importaciones de bienes	94
4.2 INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE Y CONECTIVIDAD	96
4.2.1 Infraestructura de transporte	96
4.2.2 Conectividad	98
4.3 VALORACION DEL FACTOR INTERNACIONALIZACION	99
4.3.1 Valoración general de los factores	99
4.3.2 Valoración ponderada de los factores	101
4.3.3 Valoración ponderada por componentes cuantitativos	104
4.3.4 Valoración ponderada por componentes cualitativos	106
5. RECOMENDACIONES Y CONCLUSIONES	108
5.1 RECOMENDACIONES	108
5.2 CONCLUSIONES	111
6. BIBLIOGRAFIA	114

	Pág.
ANEXO A: TABLA DE VALORACION DE INDICADORES PARA EL COMPONENTE DE INTERNACIONALIZACION	118
ANEXO B: ENCUESTA APLICADA A EXPERTOS DEL SECTOR PRIVADO, PUBLICO, PROFESORES UNIVERSITARIOS	119
ANEXO C: LISTADO DEL PERSONAL DE PROFESIONALES ENCUESTADOS DE MANERA DIRECTA	121
ANEXO D: RESULTADOS DE LA ENCUETA APLICADA	123

LISTA DE TABLAS

	Pág.
TABLA 1. Población por rangos de edad y genero	54
TABLA 2. Clasificación vivienda urbana Cartagena.	55
TABLA 3. Población por Sisben Cartagena.	55
TABLA 4. Ocupación Hotelera Nacional año 2005.	61
TABLA 5. Numero cruceros llegados enero a octubre periodos 2004-2005.	61
TABLA 6. Principales orígenes de extranjeros que visitan a Colombia periodo 2004 a 2005.	63
TABLA 7. Participación de la inversión neta en Cartagena de Indias según Actividad económica.	65
TABLA 8. Valoración ponderada de las variables cualitativas y cuantitativas Para el factor de internacionalización de Cartagena de Indias.	102
TABLA 9. Numero de toneladas movidas por Sociedad Portuaria periodo 1995 a 2004.	104
TABLA 10. Contenedores movidos por Sociedad Portuaria periodo 1995-2004	104
TABLA 11. Exportaciones Región Caribe Vs. Exportaciones Departamento de Bolívar periodo 1995 a 2004.	105
TABLA 12. Balanza Comercial para el Departamento de Bolívar periodo 1998 a 2004.	105

LISTA DE CUADROS

	Pág.
CUADRO 1. Conclusiones estudio Monitor para el año 1994.	38
CUADRO 2. Escalafón de competitividad de Departamentos Colombianos.	46
CUADRO 3. Resultados escalafón de competitividad para Bolívar, Bogotá y Atlántico. –CEPAL	48
CUADRO 4. Ranking de competitividad por Departamentos y estructural	50
CUADRO 5. Ranking de competitividad revelada.	51
CUADRO 6. Principales características de Cartagena.	54
CUADRO 7. División Político Administrativa del distrito de Cartagena.	55
CUADRO 8. Tasas de cobertura en primaria y secundaria.	79
CUADRO 9. Resumen valoración general de variables para la Internacionalización	99
CUADRO 10. Valoración componentes cualitativos.	106

LISTA DE GRAFICOS

	Pág.
Grafica 1. Variación de la producción industrial en el 2003 para Colombia y Cartagena de Indias.	57
Grafica 2. Evolución construcción metros cuadrados en Cartagena, periodo 1981 a 2003.	58
Grafica 3. Destino de la construcción en Cartagena de Indias periodo 1981 a 2003.	59
Grafica 4. Ocupación hotelera en Cartagena de Indias periodo 1999 a 2003.	60
Grafica 5. Evolución de entrada de visitantes, turistas por crucero a Cartagena De Indias, periodo 1983 a 2003.	62
Grafica 6. Comportamiento de la inversión neta de capitales en Cartagena, Periodo 1984 a 2003.	64
Grafica 7. Principal concentración de la inversión neta de capitales en el Primer semestre del 2005 en Cartagena de Indias.	66
Grafica 8. Tasa de desempleo trimestral en Cartagena y 13 áreas Metropolitanas periodo 2001 a 2003.	68
Grafica 9. Curva de tendencia corto plazo tasa de desempleo en Cartagena De Indias periodo 2000 a 2003.	68
Grafica 10. Tendencia a largo plazo de la tasa de desempleo en la ciudad de Cartagena de Indias.	69
Grafica 11. Numero de desempleados y tasa de desempleo periodo del 2000 a 2005, Cartagena de Indias.	69
Grafica 12. Inflación acumulada 13 principales ciudades año 2004.	70
Grafica 13. Comparativo ventas y producción industrial para el periodo 2004 Cartagena de Indias con principales ciudades del país.	71
Grafica 14. Pobreza por ingresos en Cartagena y otras ciudades. 2002.	74
Grafica 15. Tasa promedio de crecimiento de la población de Cartagena Periodo 1995 a 2004.	76

	Pág.
Grafica 16. Índice de crecimiento de la tasa de cobertura bruta en Cartagena De Indias, periodo 1994 a 2003.	77
Grafica 17. Índice de crecimiento de la tasa de cobertura neta en Cartagena De Indias periodo 1994 a 2003.	78
Grafica 18. Tasa de Cobertura Bruta. 2003.	79
Grafica 19. Tasa de Cobertura neta 2003.	79
Grafica 20. Índice de Crecimiento de la cobertura de educación superior en Bolívar, periodo 1996 a 2001.	80
Grafica 21. Tasa de cobertura de la educación superior en Bolívar y Colombia, periodo 2000 a 2001.	80
Grafica 22. Tasa de analfabetismo en Cartagena, periodo 1997 a 2003.	81
Grafica 23. Tasa de analfabetismo en Cartagena y otras ciudades.	81
Grafica 24. Índice de Crecimiento relación alumno-profesor en Cartagena De Indias, periodo 1996 a 2002.	82
Grafica 25. Relación alumno- profesor en Cartagena y otras ciudades.	82
Grafica 26. Crecimiento del índice de logro educativo en Cartagena de Indias, periodo 1995 a 2002.	83
Grafica 27. Crecimiento del Índice de logro educativo Cartagena y otras Ciudades.	83
Grafica 28. Índice de crecimiento de la relación Balanza Comercial Local Con respecto al PIB local, periodo 1990 a 2000.	90
Grafica 29. Balanza comercial como porcentaje del PIB local. Año 2000.	90
Grafica 30. Índice de crecimiento del coeficiente de internacionalización de La Economía Local periodo 1990 a 2000.	91
Grafica 31. Coeficiente de internacionalización de Cartagena y otras ciudades.	91
Grafica 32 Coeficiente de diversificación exportaciones	92
Grafica 33. Índice de Crecimiento del coeficiente de diversificación de las Exportaciones.	92
Grafica 34. Dinámica de las exportaciones Cartagena y otras ciudades.	94

	Pág.
Grafica 35. Índice de crecimiento de la tasa de penetración de las importaciones En Cartagena de Indias, periodo 1990 a 2000.	95
Grafica 36. Tasa de penetración de las importaciones.	95
Grafica 37. Infraestructura vial pavimentada.	97
Grafica 38. Computadoras con Internet por cada 100 mil habitantes Cartagena Y otras ciudades.	98
Grafica 39. Conexiones RDSI por cada 100 mil habitantes Cartagena y otras ciudades.	98
Grafica 40. Distribución general de la valoración de factores.	100
Grafica 42. Valoración ponderada general de las variables para el factor de La internacionalización en Cartagena de Indias.	103

LISTA DE FIGURAS

	Pág.
FIGURA 1. El Diamante competitivo de Cartagena – 1994.	40
FIGURA 2. Distribución del Ranking Competitividad	51
FIGURA 3. Mapa de la posición estratégica de Cartagena ante el resto Del mundo.	53

LISTA DE ANEXOS

	Pág.
ANEXO A: Tabla de valoración de indicadores para el componente De internacionalización.	118
ANEXO B: Encuesta aplicada a expertos del sector privado y sector Publico, profesionales, profesores universitarios.	119
ANEXO C: Listado del Potencia de Profesionales, empresarios y Profesores a los cuales se les aplico la encuesta.	121
ANEXO D: Resultados de la encuesta aplicada.	123

INTRODUCCION

Colombia, esta entrando en escenarios de integración económica, acuerdos comerciales bilaterales tipo TLC, hace parte de la Comunidad Andina, del G-3, y recientemente firmo un TLC con MERCOSUR. Se alista próximamente a iniciar aproximaciones para negociar TLC con Centro América, con la Unión Europea y con la China muy posiblemente.

En el marco de este proceso de inserción a los mercados internacionales, preocupa los niveles de competitividad en los cuales se ha venido examinando desde el Foro Económico Mundial a todos los países. Colombia, no ha sido el mejor librado, toda vez que su posición no es privilegiada en este ranking.

Sobre la competitividad se ha escrito y se seguirá escribiendo, toda vez que es un paradigma que rige a las empresas que desean sostenerse en el siglo XXI. El trabajo que se presenta a continuación, no es ni mucho menos un tratado sobre el tema. Es una aproximación a uno de los ocho factores que evalúa el Foro Económico Mundial, para este caso se escogió el Factor Internacionalización, caso Cartagena de Indias. ¿Por qué este factor? El autor ha considerado pertinente explorar que tanto este factor de internacionalización en la ciudad de Cartagena, esta consolidado. Es común escuchar o leer en medios de comunicación, que esta ciudad, es la mas internacional del país, que es la mas privilegiada. Pero , ¿Qué tanto es esto una realidad?

Acogiéndose al marco metodológico de ponderaciones que establece el Foro Económico Mundial, adaptado a las necesidades del presente trabajo, el autor se ha dado a la tarea de efectuar una valoración al factor de internacionalización de la ciudad. Pero como no se puede comprender este, sin tener una clara concepción de lo que es la Competitividad, se ha decidido

presentar en este trabajo, un análisis sobre la competitividad en forma general de la ciudad, y una aproximación a su situación actual.

En consecuencia, el lector podrá encontrar en el primer capítulo del presente trabajo, un resumen acerca del marco teórico de la competitividad, en el cual se establecen los criterios a tener en cuenta a la hora de estudiar este, en la perspectiva de una ciudad, una región, una empresa.

Seguidamente, el trabajo aborda en un segundo capítulo el tema de la Competitividad y su problema desde la perspectiva ya de la ciudad de Cartagena de Indias. Se inicia por una perspectiva de la competitividad regional, y posteriormente haciendo una revisión de la literatura desarrollada para Cartagena de Indias desde la perspectiva de la competitividad. En este apartado, se hace una referencia de los trabajos más destacados entre los que se encuentra el Informe Monitor del año 1994, los estudios de Competitividad desarrollados por el Observatorio del Caribe en asociación con la Cámara de Comercio de Cartagena y la Universidad de Cartagena. Para finalmente retomar el tema del factor de internacionalización de la ciudad en estudio.

Seguidamente y siguiendo con el cumplimiento de los objetivos específicos, se presenta un tercer capítulo que permite establecer con claridad el perfil socioeconómico de la ciudad en estudio. Para este perfil, el investigador se apoya en informaciones secundarias de primera calidad desarrollada por el Observatorio del Caribe, la Cámara de Comercio. Se hace énfasis en este capítulo en la situación económica y social de la ciudad en los últimos años.

Un cuarto capítulo se concentra en evaluar el factor de internacionalización de Cartagena de Indias, iniciando con un enfoque general de la internacionalización de la economía de la ciudad y seguidamente en el desarrollo del análisis de la encuesta aplicada en la cual se establece una valoración cuantitativa y cualitativa de variables que apuntan al fortalecimiento

y consolidación de la internacionalización de la ciudad. Este análisis da cuenta de los resultados que se obtienen, siendo de interés destacar que el promedio obtenido de puntaje fue de 3,1 que en la escala de valoración establecido, no pone a la ciudad en la mejor posición, contrario a lo que aparecen en otros informes, que le dan a la ciudad una muy buena posición en el factor internacionalización solo basados en elementos de infraestructura portuaria, mas no consideran las variables estructurales de la educación, el bilingüismo, servicios, plataformas de comunicaciones entre otras, que si fueron contempladas en la presente investigación.

En todo caso, no es el propósito del presente trabajo sentar doctrina al respecto, sino simplemente explorar estas condiciones de internacionalización de la ciudad, buscando rescatar aquellas características que deban ser tenidas en cuenta para avanzar.

Finalmente el investigador presenta un capítulo de recomendaciones y conclusiones, que no tienen otro propósito que crear una voz de alerta sobre problemas estructurales que la ciudad debe abordar en su solución lo mas pronto posible si quiere participar con dignidad competitiva en los escenarios futuros del libre comercio.

Las limitaciones mas relevantes que se han presentado en la realización del presente trabajo, radican fundamentalmente en la aplicación del instrumento en especial contar con la disponibilidad de las personas que colaboraron, y el conseguir estadística actualizada, la que en el mejor de los casos pudo conseguirse llega hasta el año 2004, y con algunas excepciones hasta el año 2005 sobre todo en comercio exterior.

1. MARCO TEÓRICO

1.1 LA COMPETITIVIDAD SEGÚN LAS TEORÍAS ECONÓMICA Y ADMINISTRATIVA

1.1.1 Enfoques económicos.

El concepto de competitividad ha sido tratado por muchos intelectuales de las ciencias económicas y administrativas remontándose a los estudios realizados por David Ricardo (1772-1823) en su obra *“The Principles of political economy and taxation”* publicada en 1817, en la que propone un modelo de comercio internacional que se conoce como el modelo Ricardiano en el cual postula lo siguiente: “El comercio entre dos países puede beneficiar a ambos países si cada país exporta los bienes en los que dispone de ventaja comparativa”, entendiéndose de este concepto que “un país tiene ventaja comparativa en la producción de un bien si el coste de oportunidad en la producción de este bien en términos de otros bienes es inferior en este país de lo que lo es en otros países”.

De otra parte, cuando un país puede producir una unidad de un bien con menos trabajo que otro país, se dice que ese país tiene una ventaja absoluta en la producción de este bien, sin embargo, es pertinente aclarar:

- Cuando dos países se especializan en producir los bienes en los que disponen de ventaja comparativa, ambos países se benefician del comercio.

- La ventaja comparativa no debe confundirse con la ventaja absoluta; es la Ventaja comparativa, no la absoluta, la que determina quien producirá (y Debería producir) un bien¹.

Esta teoría dice que los países exportaran los bienes que su trabajo produce de forma relativamente más eficiente e importarán los que produce de manera más ineficiente. En presencia del comercio este beneficiará a ambos países, pues, en vez de producir un bien por sí mismo, un país puede producir otro bien e intercambiarlo por el bien deseado. La distribución de las ganancias depende de los bienes de los precios relativos de los bienes que un país produce. Para determinar dichos precios relativos es necesario ver la oferta y demanda relativa de bienes. El precio relativo implica también un salario relativo. Es de anotar que este modelo parte de supuestos poco realistas pero su predicción básica –que los países tenderán a exportar los bienes en los que tienen productividad relativamente alta– ha sido confirmada empíricamente. De acuerdo con Fairbankns y Lindsay “esta teoría se conoce como la de la ventaja comparativa, la cual contribuyó para que Gran Bretaña encabezara una próspera era de libre comercio durante el siglo XIX”².

En adelante se describirán algunos conceptos de Krugman y Obstfeld³, autores Según los cuales, el modelo económico hasta ahora mostrado sugiere que no solamente todos los países ganan con el comercio, sino que todos los individuos mejoran como consecuencia del comercio internacional, porque el comercio no afecta a la distribución de la renta. Sin embargo, en el mundo real el comercio tiene efectos sustanciales en la distribución de la renta en cada nación que lo realiza, por lo que en la práctica los beneficios del comercio a menudo se distribuyen de forma muy desigual.

¹ KRUGMAN y OBSTFELD. Economía Internacional, teoría y política, Pearson Educación, Madrid,2001, p. 18.

² FAIRBANKNS ,Michael y LINDSAY Stace. Arando en el mar. Mcgraw hill. 1999. p. 24.

³ KRUGMAN y OBSTFELD. Economía Internacional, teoría y política. Op. cit., p. 30.

Los países en vías de desarrollo durante gran parte del siglo XX basaron su estrategia en aprovechar las ventajas comparativas como medio para desarrollar sectores que pudieran competir de manera exitosa en los mercados internacionales, mientras, internamente fortalecían algunos sectores industriales mediante el modelo de sustitución de importaciones.

Más tarde la teoría económica evoluciona para explicar las ventajas del comercio entre naciones mediante el *modelo de factores específicos* desarrollados por Paul Samuelson y Ronald Jones, el cual a diferencia del modelo ricardiano permite la existencia de otros factores de producción además de trabajo. “Mientras que el trabajo es el factor móvil que puede moverse entre sectores, suponemos que los otros factores son específicos, es decir, pueden ser usados sólo en la producción de bienes particulares”⁴. Desde este punto de vista “el resultado general es sencillo: el comercio beneficia al factor que es específico para el sector exportador de cada país, pero, perjudica al factor específico de los sectores competidores con la importación, con efectos ambiguos sobre el factor móvil”⁵.

Las explicaciones de las diferencias de recursos en el comercio internacional se muestra en el modelo elaborado por dos economistas suecos, Eli Heckscher y Bertil Ohlin (Ohlin recibió el premio Nobel de economía en 1977), conocido como la teoría de Heckscher-Ohlin la cual dice “que la ventaja comparativa está influida por la interacción entre los recursos de las naciones (la abundancia relativa de los factores de producción) y la tecnología de producción (que influye en la intensidad relativa con la que los diferentes factores de producción son utilizados en la producción de diferentes bienes)”⁶. Esto nos lleva a decir, “que el comercio internacional está en gran medida orientado por diferencias en los recursos de los países, debido a que la teoría pone énfasis entre la

⁴ KRUGMAN, Paul y OBSTFELD, Maurice. Economía internacional, teoría y política. McGraw-Hill. Cuarta edición. 1999. p. 30.

⁵ Ibid. p. 41.

⁶ Ibid. p. 54.

interacción entre las proporciones en las que los diferentes factores están disponibles en diferentes países y la proporción en que son utilizados para producir diferentes bienes”.

Esta teoría se conoce también como teoría de las proporciones de los factores o factoriales. El desarrollo del modelo saca conclusiones tales como: “una economía tenderá a ser relativamente efectiva en la producción de bienes que son intensivos en los factores en los que el país está relativamente mejor dotado. De esta forma, los países tienden a exportar los bienes cuya producción es intensiva en los factores en los que están dotados de forma más abundante, sin embargo, los propietarios de un factor abundante del país ganan con el comercio, perjudicando a los propietarios de un factor escaso del país, los cuales pierden”⁷.

Las decisiones económicas de un país se determinan por su producción de bienes y servicios que hacen bien; y en segundo lugar las economías de escala hacen ventajoso para cada país especializarse solo en la producción de un rango limitado de estos.

Los modelos anteriormente presentados estaban basados en el supuesto de rendimientos a escala constantes, es decir, suponíamos que si las entradas de una industria se duplicaban, el producto de la industria se duplicaría. Sin embargo, en la práctica muchas industrias se caracterizan por tener economías de escala (también consideradas como rendimientos crecientes), por tanto, su producción es más eficiente cuanto mayor es la escala a la que se lleva a cabo.

Continuando con las explicaciones de Krugman, en el modelo de competencia monopolística, las economías de escala que dan origen al comercio internacional se producen al nivel de la empresa individual, ya que al aumentar la producción de una empresa, menor es su costo medio. Sin embargo, no todas las economías de escala se presentan al nivel de la empresa, a menudo

⁷ Ibid. p. 60 - 62.

se da el caso de que la concentración de la producción de una industria en una o pocas localidades reduce los costos de la industria, aun cuando las empresas individuales en la industria sigan siendo pequeñas.

Cuando las economías de escala se dan a nivel de la industria se denominan externalidades. El análisis de las externalidades se remonta a Alfred Marshall quien observó el fenómeno de los “distritos industriales” (concentraciones geográficas de industria que no podían explicarse fácilmente por la existencia de recursos naturales). En tiempos de Marshall, los ejemplos más famosos incluían el cluster de fabricantes de cubiertos de Sheffield y el cluster de calcetines de Northampton. En su argumento indicó que existen tres razones principales por las que un cluster de empresas podía ser más eficiente que una empresa individual aislada: La habilidad del cluster para apoyar a proveedores especializados, el modo en que una industria concentrada geográficamente permite la creación de un mercado laboral especializado y el modo en que una industria concentrada favorece la difusión de externalidades tecnológicas.

El panorama mostrado se basa enteramente en los aportes que los economistas han hecho para comprender los fenómenos relacionados con la ventaja comparativa, ventaja competitiva, economías de escala, estructura de mercados y, por último, los distritos industriales; los cuales son objeto de estudio de una rama de la economía denominada geografía del desarrollo que hace los siguientes aportes:

Krugman⁸ manifiesta que “La concentración geográfica nace, básicamente, de la interacción de los rendimientos crecientes, los costos de transporte y la demanda. Si las economías de escala son lo suficientemente grandes, cada fabricante prefiere abastecer el mercado nacional desde un único emplazamiento. Para minimizar los costos de transporte, elige una ubicación que permita contar con una demanda local grande, pero la demanda local será grande precisamente allí donde la mayoría de los fabricantes elijan ubicarse”.

⁸ KRUGMAN Paul. Geografía y comercio. Editorial Antoni Bosch. 1992. p. 20.

Una industria concentrada deriva una gran ventaja del hecho de ofrecer un mercado seguro de mano de obra especializada. Los patronos acostumbran a dirigirse a los lugares en que es probable encontrar una gran variedad de trabajadores dotados de la habilidad profesional que ellos necesitan, y los trabajadores en busca de empleo se dirigen, como es lógico, a los lugares en donde existe una gran cantidad de patronos que puedan necesitar obreros de su especialidad y donde es factible que encuentren un buen mercado.

Este mismo autor, refiriéndose a las bondades de la ubicación geográfica conceptúa que “un centro industrial permite a las industrias subsidiarias florecer en los alrededores del núcleo industrial, proporcionándole útiles y materiales, organizando su tráfico y posibilitando además de varias maneras el que estas obtengan economías en el uso material (...) en un distrito en que existan muchas fábricas de la misma industria es posible conseguir el empleo económico de maquinaria cara, incluso aunque ninguna empresa posea un capital demasiado elevado. Las industrias subsidiarias que se especializan en una parte del proceso productivo y trabajan para muchas de las fábricas vecinas, pueden emplear de forma continuada maquinaria altamente especializada y logran amortizar rápidamente su costo”⁹.

Lo anterior es una muestra del enfoque económico, sin ser exhaustivos, partiendo de la teoría Ricardiana hasta los análisis especializados de Paul Krugman en su pensamiento del comercio internacional y geografía del desarrollo, con lo cual se espera enfocar el concepto de competitividad desde sus inicios en la teoría económica con el ánimo de unir estos aportes con los diseñados posteriormente por los investigadores de la administración.

⁹ Ibid. p. 43.

1.1.2 Enfoques administrativos

Michael Porter, quien en su obra de 1990, *La Ventaja Competitiva de las Naciones*, expresa que la competitividad se gesta en las empresas y no en los países, también afirma, que no tiene sentido hablar de la competitividad a nivel nacional, pues esta se produce en aquellas industrias de una nación que, al participar en el comercio internacional, logran obtener ciertas ventajas competitivas sobre sus rivales extranjeras, y de esa forma logran crear y mejorar productos y procesos.

Al generar ventajas competitivas, las empresas de un país inciden en el aumento de la productividad nacional, la cual en realidad constituye la única medida adecuada de competitividad nacional; ya que, como lo corrobora Michael Porter¹⁰, “la principal meta económica de una nación es producir un alto y creciente nivel de vida para sus ciudadanos. La capacidad de conseguirlo depende no de la amorfa noción de “competitividad” sino la productividad con que se empleen los recursos de una nación (trabajo y capital). La productividad es el valor del producto generado por una unidad de trabajo o de capital. Depende tanto de la calidad y característica de los productos (lo que determina los precios a que pueden venderse) y de la eficiencia con que se producen”.

El autor sustenta que “la productividad es el principal determinante, a la larga, del nivel de vida de una nación, porque es la causa radical de la renta nacional per cápita. La productividad de los recursos humanos determina sus salarios, mientras que la productividad con que se emplea el capital determina el rendimiento que consigue para sus poseedores”.

“El comercio internacional permite que una nación eleve su productividad al eliminar la necesidad de producir todos los bienes y servicios dentro de la misma nación. Por esta razón, la nación puede especializarse en aquellos sectores y segmentos en los que sus empresas sean relativamente más

¹⁰ PORTER, Michael. *La Ventaja competitiva de las naciones*. Javier Vergara Editor. 1990. p.28

productivas e importar aquellos productos y servicios donde sea menos productiva que las rivales extranjeras, elevando de esta manera el nivel medio de productividad en la economía.”

Cuando se hace esta proposición, se puede dar a entender que una nación puede hacerse más rica y elevar el ingreso nacional por habitante si aumenta la cantidad de trabajo por habitante. Sin embargo, considerando la experiencia mundial , emplear más trabajadores o más capital, en un entorno económico de baja productividad, no conduce a elevar la prosperidad en el largo plazo.

Hay otros factores como la calidad y la flexibilidad que influyen en la competitividad. En efecto, en el caso de una empresa, la competitividad puede estar tanto en el costo de sus productos como en la velocidad en que transforma conceptos en nuevos productos, o en la flexibilidad que tiene para cambiarse de una línea de producto a otra, frente a un cambio en las condiciones del mercado o en el tiempo que le toma entregar un producto, después de que ha recibido la orden respectiva.

Por otra parte, se puede definir el desarrollo económico, como el logro de una mejora sostenida y de largo plazo en el estándar de vida de una nación. El estándar de vida es un indicador fundamental del bienestar social de una población y depende del ingreso, el costo de vida, y la calidad de vida. En todos estos tres aspectos, la productividad de la economía es determinante. Como se afirmó anteriormente, la productividad define los niveles de salario y las ganancias sobre el capital invertido, dos condiciones esenciales para mejorar en todos esos aspectos.

Así mismo, debemos considerar que el aumento de la productividad en el desarrollo económico debe abarcar todos los sectores productivos y que sea ascendente. Por esto es que para que haya desarrollo económico se debe resolver la forma cómo crear las condiciones para un crecimiento rápido y Sostenible de la productividad.

1.1.3 Definiciones de competitividad

El concepto de competitividad está en construcción y carece de una definición ampliamente aceptada que recoja todos los elementos que lo definen. La palabra aunque está en el Diccionario de la Real Academia de la Lengua, y lo que se aprecia en la literatura pertinente es que quienes trabajan el tema, antes de ocuparse de proponer una definición, se han ocupado en aportar los elementos que la caracterizan. En un esfuerzo por entender sus alcances institucionalmente, por una parte, se han realizado estudios puntuales sectoriales sobre las condiciones competitivas de productos agropecuarios y agroindustriales y, por otra, se han hecho ejercicios de conceptualización, lo cual ha permitido avanzar en la comprensión de esta temática¹¹.

Los intentos por definir la competitividad tienen lugares comunes: por un lado, se la ubica como la apropiación del mercado de una manera sostenible y creciente y, por otro, como el tránsito hacia nuevas funciones de producción. Se habla también de que la competitividad no es un objetivo de política, sino la búsqueda de una condición sostenible y permanente, inherente al comportamiento de la empresa y del sistema económico y social. De todas maneras, se podría ensayar una manera de clasificar los distintos factores que influyen en el logro de la llamada competitividad y que de algún modo corresponden a niveles de acción de los distintos agentes sociales y económicos: Factores estructurales (referente a la agricultura y agroindustria/complejo agroindustrial). En este nivel la capacidad de intervención de la empresa es limitada por la existencia de competencia.

¹¹ Algunos de los estudios conceptuales realizados por el Instituto Interamericano de Cooperación para la Agricultura, IICA, dentro del Proyecto de Competitividad del Sector Agropecuario Colombiano que funciona en esta institución son: Economía Política de la Protección a la Agricultura (agosto 1995); La Estrategia de la Competitividad: El caso del sector agropecuario; Competitividad en el Sector Agropecuario: Elementos para un enfoque. Las cadenas productivas y la competitividad (mayo 1995); El Desarrollo Institucional y la Política Agrícola (noviembre 1996); Un Marco Institucional para la Gestión del Medio Ambiente y para la Sostenibilidad Agrícola (marzo 1996); Las Políticas Agrícolas en los Países de la Comunidad Andina: Un análisis comparativo (junio 17 de 1997). Todos ellos de la autoría de Jesús A. Bejarano, consultor del IICA.

Algunos de estos factores estructurales se pueden identificar ubicándolos en distintos escenarios:

- **El escenario de mercado:** Tasas de crecimiento, distribución geográfica y por sectores de ingreso, grado de sofisticación tecnológica y otros requisitos impuestos a los productos; oportunidades de acceso a mercados internacionales; sistemas de comercialización.
- **El escenario de la configuración de la industria:** Nivel de concentración de la producción; escalas típicas de operación, distribución espacial de la producción y adecuación de infraestructura física; régimen de investigación y desarrollo e integración con infraestructura tecnológica; relaciones de la empresa con proveedores, usuarios y competidores; relación capital-trabajo; grado de integración.
- **El escenario del régimen de incentivos y regulación:** Grado de rivalidad entre competidores; grado de exposición al comercio internacional; existencia de barreras arancelarias y no arancelarias a las exportaciones; estructura de incentivos y tributos a la producción y comercio exterior; efectividad de la regulación de las prácticas desleales de la competencia. Desde el punto de vista meramente económico la competitividad es la capacidad de inserción y participación sostenida en los mercados internacionales.

“Un país es competitivo a nivel internacional dependiendo de la capacidad que Tiene para producir y comercializar sus bienes y servicios en el mercado mundial de forma tal que incrementa el estándar de vida de sus habitantes”¹². Para el trabajo propuesto sobre la Competitividad de Cartagena desde el punto de vista del Factor de Internacionalización , se verificara la capacidad de la ciudad para producir y comercializar sus servicios como ciudad puerto, como ciudad de transito para productos nacionales y extranjeros.

¹² PAUL y SUARÉZ. Op. cit., p. 7.

Gentil Rojas Libreros dice: “Es la habilidad de regiones supranacionales, naciones, regiones, sectores y empresas de generar altos niveles de ingreso y empleo, manteniendo una base sostenible de recursos naturales como resultado de su participación en el mercado internacional”¹³.

De acuerdo con Rojas Libreros, “El Instituto Alemán de Desarrollo, propone que la competitividad es el resultado de la interacción de una política macroeconómica sana, el dinamismo de las empresas, políticas sectoriales adecuadas y la participación de los sistemas políticos y sociales”¹⁴.

La definición de competitividad según la *Harvard Business School* dice: “es la habilidad de un país para crear, producir, distribuir, productos o servicios en el comercio internacional, manteniendo ganancias crecientes de sus recursos”.

Para efecto de este estudio se acoge la definición de competitividad propuesta por Fajnzylber, que dice: “consiste en la capacidad de un país para sostener y expandir su participación en los mercados internacionales y elevar simultáneamente el nivel de vida de su población. Esto exige el incremento de la productividad y por ende, la incorporación de progreso técnico”. En este sentido se aplicaría esta definición para Cartagena de Indias.

Para aclarar el concepto de competitividad es preciso señalar las posiciones que asumen Michael Porter y Paul Krugman, quienes sostienen que no existe la competitividad como un fenómeno nacional. Porter dice que se gesta en las empresas y no en los países Krugman comparte esta posición, cuando dice: “Los países no son como las empresas, estos no quiebran. Existen poderosas fuerzas de equilibrio que garantizan la posibilidad de vender cierta gama de productos en los mercados mundiales y equilibrar su comercio. Los países no

¹³ ROJAS LIBREROS, Gentil. Conceptualización y métodos para la competitividad internacional. Editorial Universidad Santiago de Cali. 2002. p. 23.

¹⁴ ROJAS. Op. cit. p. 26.

compiten en un escenario de suma cero, los principales países industrializados no sólo venden productos que compiten entre sí, sino que son recíprocamente, sus principales mercados de exportación, así como proveedores mutuos de importaciones. En consecuencia ningún país marcha bien a expensas de otro y el éxito de uno ayuda al otro”¹⁵.

Otro concepto que Krugman presenta es acerca de la localización de la producción, y argumenta: las empresas tienden, a escoger localizaciones de máximo “potencial de mercado”, donde el potencial de mercado de una localización se definía como un índice de su acceso a los mercados, que involucraba tanto la capacidad adquisitiva de todos los mercados en los que podían vender como su distancia a ellos¹⁶.

Por su parte, Porter describe los sectores competitivos de una nación como consecuencia de “la naturaleza sistémica del “diamante”, propicia el agrupamiento de los sectores competitivos de una nación. Normalmente los sectores de más éxito de una nación suelen estar vinculados mediante relaciones verticales (comprador/proveedor) u horizontales (clientes, tecnologías y/o canales comunes)¹⁷.

Estas áreas tienen características comunes que se relacionan con la calidad alta y especializada de los factores de producción, el intenso nivel de rivalidad entre las compañías locales, la existencia de consumidores muy exigentes, y el número y calidad de proveedores e industrias relacionadas. Estas concentraciones de compañías interrelacionadas han sido denominadas por Michael Porter con el término de *clusters* (en inglés, racimos) o agrupamientos. Su estudio es extraordinariamente útil para los gobiernos. Se ubica en un nivel de análisis menos agregado que la macroeconomía, pero más concentrado que

¹⁵ KRUGMAN Paul, Competitividad económica: Mitos y realidades, citado por ROJAS LIBREROS Gentil. Op. cit., p. 36.

¹⁶ KRUGMAN, Paul. Desarrollo, geografía y teoría económica. Antoni Bosch Editor. 1995. p.44

¹⁷ PORTER, Op. cit., p. 207.

la estrategia individual en el nivel de la empresa, y permite establecer prioridades de gasto público y de políticas en una forma que maximiza el rendimiento económico.

Participando en este debate el profesor Klauss Esser en compañía de Wolfgang Hillebrand, Dirk Messner y Jorg Meyer-Stamer produjeron un artículo¹⁸ donde exponen su teoría relacionada con la competitividad, a la cual le dan el nombre de competitividad sistémica.

Klaus H. Esser y otros del Instituto Alemán para el Desarrollo, proponen que la competitividad nacional se construye con base en la competitividad de las empresas mediante un enfoque sistémico y dinámico, el cual identifica la competitividad nacional como algo más que el mero resultado de la competitividad media o colectiva de sus empresas. La noción de competitividad estructural según el Instituto expresa que “si bien es cierto que, la competitividad empresarial refleja obviamente el éxito de prácticas gerenciales, también, se sustenta en el vigor y eficiencia de la estructura productiva de la economía nacional, su infraestructura técnica y otros factores que determinan las externalidades sobre las cuales se construyen las empresas”¹⁹.

Para entender las externalidades, Alfred Marshall juntó la capacidad de un mercado local grande para sostener empresas productoras de bienes intermedios a una escala eficiente, las ventajas de un mercado de trabajo amplio, y los intercambios de información que tienen lugar cuando las empresas del mismo sector se unen (dos externalidades pecuniarias y una tecnológica)²⁰.

¹⁸ ESSER, Klauss y Otros. Competitividad Sistémica: Nuevo desafío a las empresas y a la política. Revista de la CEPAL. Santiago 1996, no. 59, p. 39-52.

¹⁹ ROJAS, Op. cit., p. 45-46.

²⁰ KRUGMAN, Paul. Desarrollo, geografía y teoría económica. Op. cit., p. 49.

Estos autores, adicionan dos elementos que los distinguen de otros dirigidos a determinar los factores de la competitividad industrial: diferenciación entre cuatro niveles analíticos distintos (meta, macro, meso, micro) y vinculación de elementos pertenecientes a la economía industrial, a la teoría de la innovación y a la sociología industrial, tomados de los debates de gestión económica desarrollados en el plano de las ciencias políticas en torno a las *policy networks*. Consideran que fueron subestimados dos factores: la complejidad de los requerimientos a las empresas y la importancia del entorno institucional.

En 1984, Kern y Schuman dice: “en cuanto a los factores internos de la empresa, la sociología industrial hizo notar en fecha temprana que las empresas procuran adaptarse a los nuevos requisitos competitivos implantando “nuevos conceptos de producción que implican el abandono de patrones organizativos ya superados de tipo taylorista y basados en la división del trabajo. Durante largo tiempo fue imposible prever si acabarían imponiéndose los conceptos orientados a la técnica (*computer-integrated manufacturing*) o los de orientación humana (organización antropocéntrica, *flexible specialization*, *lean manufacturing*). En 1990, Hammer, desde la óptica de la teoría de la gestión, explica el concepto de *reeengineering* con mayor perspicacia; la ruptura radical que las empresas necesitan consumir con los conceptos de organización desfasados. Aparte de ello, tanto la teoría de la gestión como la sociología industrial ha tematizado las relaciones interempresariales de subcontratación – un fenómeno cambiante y cada vez más intenso – aplicando conceptos como el *just-in-time* y el de las cadenas de valor agregado.

Otros enfoques como el de Lundvall, han permitido observar con mayor amplitud el fenómeno consistente en las redes de cooperación interempresarial”...a través de la intensa comunicación informal y del aprendizaje interactivo. Se hizo énfasis en la complementariedad existente entre la competencia y cooperación, así como la importancia formada en parte por medios políticos”²¹, porque las condiciones generales cambian en mercados

²¹ ESSER Klauss y Otros, Op. cit., p. 39-52.

internos con circunstancias cada vez más exigentes en eficiencia y en mejorar rapidez de las ventajas competitivas, a través, de un esfuerzo de las empresas, asociaciones empresariales, el Estado y otros actores sociales. Los niveles de la competitividad sistémica están conformados por grupos claves de actores sociales con estructuras capaces de formular políticas y trazar estrategias a través del consenso generalizado sobre el rumbo del desarrollo industrial y crear instituciones públicas intermedias aptas para configurar:

- **Nivel meta** (promueven la competitividad). La formación de estructuras a nivel de la sociedad, como complemento de la formación de estructuras a nivel económico, eleva la capacidad de los diferentes grupos de actores para articular sus intereses y satisfacer entre todos los requerimientos tecnológicos-organizativos, sociales, ambientales y los que plantea el mercado mundial. La capacidad de gestión necesaria a nivel meta implica la existencia de los siguientes elementos: Un consenso acerca del modelo “orientación al mercado y al mercado mundial”,

Coincidencia en el rumbo concreto de las transformaciones y concordancia en la necesidad de imponer los intereses del futuro a los bien organizados intereses del presente. Una orientación tendiente a la solución conjunta de problemas presupone una clara separación institucional entre el Estado, la empresa privada y las organizaciones intermedias.

- **Nivel macro** (ejerce una presión de performance sobre las empresas). Con miras a lograr una asignación efectiva de recursos; resulta clave la existencia de mercados eficientes de factores, bienes y capitales. Esto es una condición allí donde el concepto de gestión es pluridimensional y apuesta por la competencia, la cooperación y el dialogo social a fin de canalizar los potenciales nacionales y desarrollar así la capacidad necesaria para operar con éxito en el mercado mundial. La estabilización del contexto

macroeconómico tiene que apoyarse sobre todo en una reforma de las políticas fiscal y presupuestaria, como también la monetaria y cambiaria.

- **Nivel Meso** (donde el Estado y los actores sociales desarrollan políticas de apoyo específico, fomentan la formación de estructuras y articulan los procesos de aprendizaje a nivel de la sociedad). Los efectos acumulativos de aprendizaje y las innovaciones van de la mano con la formación de redes de colaboración interempresarial tanto formal como informal, entre las empresas y los conjuntos de instituciones relacionados con los clusters. La creación de esos conjuntos institucionales constituye la médula de toda política local activa. La capacidad tecnológica en cuanto al fundamento de la competitividad se basa a su vez en “stocks” de conocimientos y procesos de aprendizaje acumulativo difícilmente transferibles y muchas veces no codificados que van materializándose en el curso de la interacción entre empresas e instituciones. De esta manera van surgiendo los patrones y ventajas competitivos específicos para cada país y región, que no son fáciles de imitar.
- **Nivel Micro.** Empresas que buscan simultáneamente la eficiencia, calidad, flexibilidad y rapidez de reacción, estando muchas de ellas articuladas en redes de colaboración mutua, mediante cambios en la organización de la producción, organización del desarrollo del producto, organización y relaciones de suministro. La dinámica de su desarrollo depende en gran medida de la efectividad de cada una de las localizaciones industriales, vale decir del contacto estrecho y permanente con universidades, instituciones educativas, centros de investigación y desarrollo, instituciones de información y extensión tecnológica, instituciones financieras, agencias de información para la exportación, organizaciones sectoriales no estatales y muchas otras entidades más”²².

²² ESSER Klauss y Otros., Op. cit. p. 39-52.

Estos últimos autores, también afirman que “este proceso avanzará a ritmos diferentes en función de las estructuras socioculturales de cada sociedad (tradiciones, valores, estructuras sociales básicas de organización y poder) cuya transformación es lenta (capacidad de integración social)”. La figura siguiente muestra las relaciones complejas que genera la competitividad internacional.

Ampliando el debate acerca del concepto de competitividad Porter se pregunta “¿Por qué algunas naciones tienen éxito y otras fracasan en la competencia internacional? y propone responderla aplicando los resultados de un estudio que realizó en diez países tanto de economías altamente desarrolladas como de algunas emergentes.

Para este autor, “La ventaja competitiva se crea y se mantiene mediante un proceso altamente localizado. Las diferencias a escala nacional en estructuras económicas, valores, culturas, instituciones e historias contribuyen profundamente al éxito competitivo”²³ y “La unidad básica de análisis para comprender la competencia es el sector”. Un sector (fabricante o de servicios) es un grupo de competidores que fabrican o prestan servicios y compiten unos con otros. El sector es el terreno donde se gana o la ventaja competitiva.

La cadena de valor de una empresa es un sistema interdependiente o red de actividades, conectado mediante enlaces. Estos enlaces aparecen cuando de alguna forma afectan las actividades en el costo o en la eficacia, además, exigen que estén coordinadas. También, crean interdependencias entre proveedores, empresa y canales. “El adquirir ventaja competitiva exige que la cadena de valor gestione como un sistema y no como una colección de partes separadas”. La cadena de valor de una compañía para competir en un sector, forma parte de una mayor corriente de actividades que se denomina el sistema de valor.

²³ PORTER, Ibid 45.

1.1.4 Cómo crear ventaja

Las condiciones encontradas en una zona geográfica permiten proponer a los inversionistas el aprovechamiento de los recursos y favorecer la creación de ideas de negocios para que así “las empresas puedan crear ventaja competitiva al percibir o descubrir nuevas y mejores formas de competir en un sector y trasladarlas al mercado, lo que en últimas se convierte en un acto de innovación. Las causas más habituales de innovación que derivan ventaja competitiva son:

- Nuevas tecnologías
- Nuevas o cambiantes necesidades del comprador
- La aparición de un nuevo segmento sectorial
- Cambios en los costos o disponibilidad de los insumos
- Cambios en las disposiciones gubernamentales

1.1.5 Determinantes de la ventaja nacional

Debemos tener en cuenta que aprovechar la experiencia y el aprendizaje en otras regiones, tomados de los estudios realizados y publicados, nos dan la oportunidad de disminuir el tiempo en investigación y desarrollo necesarios para entrar a impulsar un sector que cuente con las oportunidades de desarrollo y, así, prepararlo con los elementos conocidos por las demás regiones.

“¿Por qué alcanza una nación el éxito en un sector en particular? La respuesta se encuentra en cuatro atributos genéricos de una nación que conforman el entorno en que han de competir:

- Estrategia, estructura y rivalidad de la empresa. Las condiciones vigentes en la nación respecto a como crean, organizan y gestionan las compañías, así como la naturaleza de la rivalidad doméstica”²⁴.
- Sectores a fines y de apoyo. La presencia o ausencia en la nación de sectores proveedores y sectores a fines que sean internacionalmente competitivos.
- Condiciones de la demanda. La naturaleza de la demanda interior de los Productos o servicios del sector.
- Condiciones de los factores. La posición de la nación en lo que concierne a mano de obra especializada o infraestructura necesaria para competir en un sector dado.

1.2 EL DESARROLLO LOCAL

El rápido avance de las tecnologías de la información y de las comunicaciones genera una mayor relación e interdependencia territorial, dando a la región importancia debido a que la globalización hace emerger el cuadro local y lo valoriza, pues es en la escala local que las formas de organización productiva se consolidan, generando un fenómeno de territorialización como elemento determinante de la competitividad de los sistemas de producción caracterizado por la descentralización de las decisiones políticas y fiscales.

Para alcanzar esta capacidad se requieren cambios simultáneos y coordinados en otros ámbitos de la administración pública la formulación de políticas y la planificación estratégica, la gestión y supervisión fiscal, y los sistemas de evaluación como mecanismos de ordenar el desarrollo, acompañados de

²⁴ PORTER, Op cit., p. 110.

fomento productivo y los instrumentos de financiamiento de las iniciativas locales. Los gobiernos locales son los mayores responsables de la ejecución de las estrategias regionales y locales de desarrollo y logran realizar esa función con cierta tranquilidad debido a su proximidad con los agentes locales y con los grupos de la sociedad civil²⁵.

Por eso es que, los estudios de planeación estratégica muestran los resultados de los avances en política macroeconómica al plantearse el crecimiento mediante el control de la inflación los que no han bastado para impulsar el desarrollo, sobre todo en el ámbito local. Por esto, es preciso encontrar un enfoque que rescate la identidad local con rasgos culturales propios. Al mismo tiempo, habrá que renovar los mecanismos de fomento y financiamiento que faciliten la conformación de redes empresariales y fortalezcan el tejido social en el plano territorial. De este modo, se puede promover a través del estímulo las aglomeraciones industriales, comerciales y de servicios que en conjunto promueven la acción colectiva facilitando un manejo adaptable frente al fenómeno de la globalización²⁶.

La posibilidad de desplegar alternativas comunes sugeridas entre las políticas públicas destinadas a la creación de redes empresariales y al fortalecimiento de las alianzas estratégicas entre el sector público y privado admiten la formación de bloques comerciales, apoyados en los empresarios innovadores, los centros tecnológicos o universidades con fuerte relación de investigación y desarrollo con las empresas situadas en el territorio y la mano de obra barata.

A pesar de que la planificación regional se deriva de los criterios de gobierno central, permite de cierta manera definir lineamientos y metas con la finalidad de lograr el desarrollo territorial, incorporados en los planes de desarrollo.

²⁵ ELIZALDE, Antonio. Planificación estratégica territorial y políticas públicas para el desarrollo local, ILPES, México, 2003, p. 15.

²⁶ ELIZALDE, Ibid, p. 5.

Los planes estratégicos necesariamente deben estar ligados al surgimiento de instituciones de financiamiento flexibles, la integración entre agentes públicos y Privados y la innovación de las formas de gestión y organización productiva. Luego cabe a los gobiernos locales adoptar una visión más estratégica del problema del desarrollo, cuya actividad debe reorientarse para incidir en la colaboración con los agentes económicos y financieros en la búsqueda de diferencias competitivas vinculadas al territorio y a la utilización de recursos endógenos, auspiciando la concertación estratégica del sector privado y público necesaria en un mundo globalizado y competitivo como el actual.

Así mismo, las administraciones locales deben impulsar la creación de ambiente industriales aprovechando las ventajas competitivas a nivel global para atraer capitales a su territorio y permitir el desarrollo de los recursos endógenos disponibles.

Para dedicar esfuerzos al crecimiento local se debe diseñar un conjunto coordinado de capacidades con características singulares e identificarlas con un área en particular y así agregar valor a la producción a través de sus rasgos culturales. Todos los gobiernos subnacionales, de una manera u otra, están siendo presionados para ajustarse y adaptarse a las nuevas condiciones de la economía mundial. Sus alternativas de éxitos están directamente determinadas por factores como la capacidad de adaptar o crear tecnología, los niveles de inversión nacional y extranjera que pueden captar, la disponibilidad de mano de obra capacitada, el desarrollo de infraestructura, el uso de subcontratación, la flexibilidad de las empresas, el tipo y la calidad de las exportaciones, el nivel de penetración de las importaciones y la capacidades de acceso a los mercados Mundiales. Sin estas condiciones los niveles de vida de la población y los niveles de empleo pueden deteriorarse²⁷.

²⁷ ELIZALDE, Ibid, p. 8.

Los planes e instrumentos de fomento deben propender a la creación de empresas proveedoras de servicios regionales y locales o empresas autónomas, además de organizaciones privadas con o sin fines de lucro. Para mejorar los servicios y aprovechar plenamente las economías de escala y lograr un mayor alcance y eficiencia mediante la coordinación entre distintos niveles de gobierno, puede ser preciso descentralizar ciertas funciones y centralizar otra. Las orientaciones trazadas servirán de guía para el recorrido participativo con la comunidad y se puedan encontrar las debilidades y fortalezas del territorio con el diseño de lineamientos estratégicos para que sean las regiones competitivas, además, lograr ser la base del ordenamiento del desarrollo local reuniendo al máximo sus capacidades endógenas, a través de estrategias individuales. Todo esto asociado con las políticas de fomento productivo y los instrumentos de financiamiento de las iniciativas locales.

Los gobiernos locales son los mayores responsables de la ejecución de las estrategias regionales y locales de desarrollo y logran realizar esa función con cierta tranquilidad debido a su proximidad con los agentes locales y con grupos de la sociedad civil deben disminuir las barreras de entrada a las empresas que deseen invertir con la garantía de encontrar: Infraestructura local de buena calidad, políticas y reglamentos que realcen la eficiencia de las empresas, el fomento de servicios fundamentales para el desarrollo de la economía local, fomento de la cooperación entre empresas, también, en el sector rural existencia de caminos de acceso y el manejo adecuado del agua.

Las consideraciones anteriores llevan a que el desarrollo económico local se puede definir como un proceso de crecimiento y cambio estructural que, mediante la utilización del potencial de desarrollo existente en el territorio, conduce a elevar el bienestar de la población de una localidad o una región.

Cuando la comunidad local es capaz de liderar el proceso de cambio estructural, nos encontramos ante un proceso de desarrollo local endógeno. La hipótesis de partida es que las localidades y territorios tienen un conjunto de

recursos (económicos, humanos, institucionales y culturales) y de economías de escala no explotadas que constituyen su potencial de desarrollo. Cada localidad o territorio se caracteriza, por ejemplo, por una determinada estructura productiva, un mercado de trabajo, una capacidad empresarial y tecnológica, una dotación de recursos naturales e infraestructuras, un sistema social y político, y una tradición y cultura, sobre los cuales se articulan los procesos de desarrollo económico local. En un momento histórico concreto y por iniciativa propia, una ciudad, comarca o región puede emprender nuevos proyectos que le permitirán iniciar la senda del desarrollo competitivo o continuar en ella. La condición necesaria para que aumente el bienestar local es que exista un sistema productivo capaz de generar economías de escala mediante la utilización de los recursos disponibles y la introducción de innovaciones²⁸.

1.2.1 Gestión Estratégica del desarrollo local

La gestión estratégica del desarrollo local se realizará planeando sobre la realidad del municipio de Cartagena de Indias y sobre los distintos aspectos de la elaboración de un plan de desarrollo estratégico para esta localidad que con su aplicación pueda llegar al perfeccionamiento.

Putman y Klisberg, citado por Silva²⁹ convergen en que “si se parte del convencimiento de que las posibilidades del desarrollo local están radicadas en la factibilidad de explotación del potencial de recursos endógenos de un determinado espacio territorial, una cuestión clave a trabajar es, cómo detectar, utilizar y activar el mismo, por parte de un conjunto posible de agentes de cambio locales que se proponen alcanzar determinados objetivos de desarrollo que —genéricamente expresados— se pueden resumir, entre otros, en creación de empresas y empleos, innovación tecnológica, redes de

²⁸ VÁZQUEZ BARQUERO, Antonio. La política de desarrollo económico local (2000a).

²⁹ SILVA LIRA, Iván. Metodología para la elaboración de estrategias de desarrollo local. ILPES. Nov. 2003. p. 8.

cooperación, formación de recursos humanos, desarrollo social”. Asociado al “grado de confianza existente entre los actores sociales de una sociedad, las normas de comportamiento cívico practicadas, y el nivel de asociatividad que las caracteriza; estos elementos son evidencia de la riqueza y fortaleza del tejido social interno de una sociedad”.

Los avances en las formas de producción, informática y comunicaciones permiten que los protagonistas de la innovación en la gestión estratégica local consideren las ventajas de los recursos endógenos de su región, para aprovechar las potencialidades culturales, institucionales, económicas, sociales y políticas para el desarrollo de sistemas municipales. Considerando que el problema es, mas bien, que se hace en localidades donde la realidad generalizada son las necesidades básicas insatisfechas; la incapacidad técnica y financiera para administrar los servicios traspasados de salud y educación (que es por donde se supone que comienza la equidad); la incapacidad técnica para detectar áreas prioritarias de inversión; localidades con bajos niveles de escolaridad, altas tasas de analfabetismo, tasas de cesantía por sobre los promedios, bajo nivel de infraestructura, escaso nivel de desarrollo empresarial y tecnológico”.

1.2.2 Formas para encontrar la competitividad y ventaja

La formulación de un conjunto de instrumentos con base en el marco conceptual del Foro Económico Mundial nos permite aproximarnos a una evaluación de la competitividad del municipio de Cartagena de Indias desde su componente de internacionalización. El conocimiento de los ocho factores que intervienen en el análisis nos permite mostrar la incidencia en las condiciones de competitividad de la producción local, con miras a insertarse en los mercados nacionales e internacionales.

Es así como, los programas encaminados a promover y fortalecer el desarrollo empresarial del sector productivo nacional permite la aplicación de un conjunto

de instrumentos cuya acción ha identificado en el campo internacional y nacional con áreas clave para el desarrollo competitivo de los países y regiones.

Por eso, la política nacional para la productividad y competitividad 1999-2009³⁰ del Ministerio de Comercio Exterior propusieron convertir al país en uno capaz de competir internacionalmente en el largo plazo. Con estrategias tales como: 1) mejorar la productividad macro de la economía, asignando esta responsabilidad al Estado; 2) incrementar la productividad micro; 3) fomentar el desarrollo y la innovación tecnológica; 4) mejorar la información y el clima de negocios y 5) apoyar el surgimiento y la articulación de clusters regionales, internacionalmente competitivos⁴⁰. Obteniendo beneficios los trabajadores, los empresarios, la economía nacional y el Estado.

De otro lado, la región es donde adquiere forma la acción de las empresas, las industrias y los sectores y en las regiones tienen expresión explícita la política económica, social, ambiental y cultural. A su vez, adecuando a las nuevas funciones y responsabilidades derivadas de la integración consideramos al municipio de Cartagena de Indias para implementar la metodología propuesta por el Foro Económico Mundial. Para la medición de la competitividad utilizaremos el método elaborado por el Foro Económico Mundial, el cual evalúa ocho factores que constituyen los aspectos de mayor incidencia en la competitividad de una nación, que para efectos de utilizarse en una ciudad como Cartagena de Indias, le haremos una adaptación buscando la mayor precisión del método. Los factores son:

- **Internacionalización**
- Gobierno
- Finanzas
- Infraestructura

³⁰ Política nacional para la productividad y competitividad 1999-2009, julio de 1999.

- Tecnología
- Gerencia
- Capital Humano y Trabajo
- Instituciones

- **Componente de Internacionalización**

Mide el grado de inserción de la economía del municipio al mercado externo, la facilidad para exportar e importar. En este sentido el presente trabajo evaluara las condiciones que subyacen al ejercicio de la ciudad para llevar al mercado extranjero sus productos transables, dentro de estas condiciones se encuentra su capacidad de Logística de Distribución Física Internacional, Operadores de Adunas, Comunicaciones, Transporte, apoyo del gobierno local en la promoción de las exportaciones, desarrollo de infraestructura, preparación gerencial en el ámbito internacional , Cultura empresarial hacia los mercados internacionales, plataforma de comunicaciones, seguridad, existencia de clusters y por su puesto la determinación de los principales vectores de comercio internacional de la ciudad.

1.3 FORMACIÓN DE LAS POLÍTICAS DE COMPETITIVIDAD EN COLOMBIA

Las empresas locales realizan sus planes y proyectos de inversión considerando sus capacidades instaladas para diseñar una estrategia de ajuste a las condiciones de competitividad, conforme con las decisiones de la política de exportaciones realizan esfuerzos destinados a perfeccionar sus actividades en el sector de la industria donde se ocupan y, también, reflexionan sobre como las normas económicas trascienden las esferas de las políticas del gobierno y legales.

De acuerdo con la literatura especializada, es claro que el análisis de la competitividad debe tener en cuenta simultáneamente, tanto los procesos

internos inherentes al desarrollo de la actividad empresarial a nivel individual y agregado, así como las condiciones económicas e institucionales del entorno productivo³¹.

Dada esta complejidad, es necesario contar con un sólido programa en una amplia gama de áreas, ya que con frecuencia, medidas que podrían parecer independientes resultan interdependientes en la práctica. Luego, el efecto de las decisiones en un área de política, en muchas ocasiones depende de las que se hayan tomado en otras³².

Los determinantes de la competitividad abarcan diversas instancias que van: i) desde la propiamente empresarial, por ejemplo la gestión y capacitación; pasando por ii) la estructural, por ejemplo la regulación y las instituciones; iii) hasta la sistémica, exógena a la empresa productiva, como por ejemplo los factores macroeconómicos, sociales y de infraestructura³³.

1.4 MARCO DE REFERENCIA DE LA COMPETITIVIDAD EN COLOMBIA

La Agenda Ampliada de Competitividad se encarga de articular en su interior programas, proyectos y actividades desarrollados en línea con el Plan Estratégico Exportador y la actual Política de Productividad y Competitividad, así como las acciones que desarrollan los componentes de la Red Colombia Compite, integradas en una sola estructura.

En suma, se tiene que la Agenda Ampliada de Competitividad de Colombia, se orienta a establecer, las condiciones necesarias para que tanto las empresas como el sector productivo nacional se caracterice por:

³¹ GARAY, L.J. y otros. Colombia: Estructura Industrial e Internacionalización, 1967-1996, Tomo 1, Departamento Nacional de Planeación, Bogotá, julio de 1998, p. 570.

³² PORTER, M. (1992). Op. Cit, p. 765.

³³ Ferraz, J.C. y otros (1996). Desafíos competitivos para la industria. Rio de Janeiro. Página 3.

- Alta productividad en sus procesos.
- Posiciones estratégicas únicas en la planeación de los negocios.
- Diferenciación en los productos.
- Sostenibilidad ambiental en los productos y procesos.
- Responsabilidad social interna y externa en la gestión³⁴.

1.4.1 Política de competitividad y Plan Nacional de Desarrollo.

La Política Nacional de Productividad y Competitividad surge en desarrollo del Plan Estratégico Exportador, mediante el cual se definió que el rol del Ministerio de Comercio Exterior debía trascender el ámbito de las negociaciones internacionales, dado que estas no han sido suficientes para garantizar el desarrollo exportador del país, se hace evidente la necesidad de aumentar y diversificar la oferta exportable en función de la demanda internacional y de hacer competitiva la actividad exportadora, mejorando la calidad y la productividad de la producción nacional y eliminando obstáculos a la misma.

Entendida como el marco en el cual se desarrolla la actividad productiva, el Plan Nacional de Desarrollo “Hacia un Estado comunitario”, establece las políticas y programas para la mejora de la competitividad.

La política de competitividad del actual Gobierno tiene seis ejes fundamentales: la eliminación de trámites, fortalecimiento del papel general de coordinación del Estado, la creación de un sistema equilibrado de derechos a la propiedad, la generalización del acceso a las tecnologías de información dentro del marco de la Agenda de Conectividad, el desarrollo de políticas integrales de biotecnología y de turismo, y el desarrollo de los mercados.

³⁴ VIII Encuentro Nacional para la Productividad y la Competitividad. Bucaramanga. Mayo de 2003.

1.4.2 Estudios recientes en las regiones y medición de la competitividad

Las Cámaras de Comercio de Bogotá, Bucaramanga, Cali y Medellín y la Confederación de Cámaras de Comercio (Confecámaras) con la CEPAL se comprometieron en el 2002 a realizar un esfuerzo conjunto para actualizar y profundizar análisis y la información sobre la competitividad de todos los departamentos colombianos en el estudio Escalafón de la Competitividad de los Departamentos en Colombia. Este consideró lo realizado en el primer reporte de competitividad de departamentos realizado en 1996 por la Corporación Misión Siglo XXI y el CRECE de Manizales; también, lo concluido por FUNDESARROLLO en Barranquilla, en un estudio de los siete (7) departamentos de la región caribe 2001: Indicadores de Competitividad en la Costa Caribe Colombiana. Además, de los análisis de competitividad realizados por la compañía Monitor para las seis (6) ciudades mayores del país 1996 guiados por la metodología del Foro Económico Mundial.

Al mismo tiempo, con el avance en el pensamiento participativo de los ciudadanos en los asuntos económicos del Estado permitió que mediante la descentralización de las regiones colombianas estas se beneficiaran con su colaboración en el estudio de los cambios que implican la transformación del modo de producción, aplicación de las nuevas tecnologías y la interrelación del mercado nacional y mundial y esto precisa que se examinen las capacidades desarrolladas y la manera de mejorarlas. Ocupándose de definir objetivos de competitividad con la participación ciudadana, empresarial y estatal, que ubican a la región en el contexto nacional e internacional.

“Los enfoques tomados para medir la competitividad de los departamentos en estos trabajos, es la descomposición en los nueve factores que la determinan. Estos, a su vez, se conforman de variables, a las que la literatura sobre el crecimiento y el desarrollo sistemáticamente les han identificado una relación (favorable o desfavorable) con el nivel y el crecimiento del bienestar de las regiones. La información proviene de dos fuentes: las agencias estatales que

elaboran reportes y estadísticas, y la encuesta a gerentes de empresas de mayor tamaño de cada departamento”³⁵.

Además, “en ausencia de una norma que establezca el óptimo de la competitividad y teniendo en cuenta la complejidad de las interrelaciones de los temas y la insuficiencia de la información, un procedimiento realista y de uso frecuente para evaluar el estado y la evolución de la competitividad es la estimación de los índices que establecen el mejor desempeño o la mejor práctica”³⁶.

Los obstáculos en la elaboración de esta clase estudios son revelados en la investigación para la CEPAL en el 2001, Construcción Regional y Desarrollo Productivo en la Economía de la Globalidad realizada por Sepúlveda Ramírez, Leonardo que dice: Diferentes diagnósticos sobre la dinámica productiva y la competitividad provincial revelan problemas de distinta naturaleza. Por una parte, obstáculos específicamente económicos, por ejemplo:

- La limitada dotación de recursos financieros y humanos,
- La baja capacidad de reacción del sector empresarial local,
- Una infraestructura inadecuada y altos costos de servicios,
- Significativo retraso tecnológico, y débil y vulnerable inserción externa.

Por otra parte, se identifican factores no estrictamente económicos, destacándose:

- El fuerte peso de rígidas pautas culturales e históricas,
- Una visión atomizada y coyuntural de la problemática del desarrollo y
- Una actitud paternalista por parte de ciertos estados provinciales, aceptada y reclamada por muchos sectores empresariales locales.

³⁵ Escalafón de la Competitividad de los Departamentos en Colombia. CEPAL. 2002. Pag. 11.

³⁶ Escalafón de la Competitividad de los Departamentos en Colombia. CEPAL. 2002. Pag. 17

Por último, se advierte:

- Una superficial o inexistente estrategia real de mediano plazo para superar los escollos críticos, que esencialmente devienen de dificultades para generar
- Consensos y diálogos interinstitucionales;
- Ausencia de un tejido institucional y técnico, público y privado, abocado a inducir procesos de progreso económico;
- Incumplimientos de compromisos institucionales,
- Difusa asignación de responsabilidades y de coordinación interinstitucional
- Entre las instituciones privadas y públicas, nacionales y provinciales / regionales

Esta situación ha dado como resultado la implementación de políticas desarticuladas, poco complementarias entre sí, de baja sinergia, de lenta instrumentación, maduración y aplicación, que no sólo conllevan a una alta ineficiencia en el gasto, sino que además resultaron poco beneficiosas para atender problemáticas de escala provincial o regional.

El Centro de Investigaciones para el desarrollo de la Universidad Nacional de Colombia, Cid-UN, elaboró con la participación de la Dirección de Productividad y Competitividad del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo la Guía Metodología para la Construcción de Mapas de Competitividad en Colombia, en diciembre de 2003.

2. LA COMPETITIVIDAD: EL PROBLEMA Y SU ANALISIS (Caso Cartagena de Indias Factor de Internacionalización.)

2.1 APROXIMACION AL PROBLEMA DE LA COMPETITIVIDAD REGIONAL

La literatura económica sobre el concepto de competitividad se ha enriquecido en los últimos años. De la preocupación por los patrones de crecimiento sustentados en las variables de inversión y cambio técnico (Salai-Martin), se pasó a la discusión sobre estilos de desarrollo, centrando la atención no solo en el análisis de los incrementos reales del producto y la inversión, sino en aspectos cualitativos del funcionamiento del mercado como las instituciones, el gobierno, la organización social, la calidad y naturaleza del empleo³⁷.

Posteriormente el centro de atención se desplaza a las condiciones de competitividad de las empresas, en especial a las estructuras de mercado que afectan la formación de costos y la calidad de los productos. Desde esta perspectiva los conceptos de competitividad comprometen la exposición a los mercados internacionales como referente clave de la eficiencia empresarial, asociando competitividad con productividad (Krugman, 1994; Cohen, 1994). Este desplazamiento conceptual es respaldado por un movimiento generalizado de los países hacia procesos de integración económica, acuerdos comerciales que tienden a una reducción de las barreras arancelarias y no arancelarias en el marco del comercio internacional, al mismo tiempo surge una fuerte tendencia a la desregulación económica de los mercados nacionales³⁸.

Como resultado del desarrollo de estos elementos en la economía global, surge

³⁷ Sistema de Indicadores de Competitividad Departamental, Universidad Nacional de Colombia, Facultad de Ciencias Económicas, Centro de Investigación para el Desarrollo, Bogotá, octubre del 2002.

³⁸ En este nivel de la economía, se reconocen la aplicación de los conceptos de liberalismo económico planteado por Adán Smith, y renovado por los constructores de la corriente del neoliberalismo. Los mercados nacionales entran en la sintonía de resolver el problema económico con menos intervención del Estado y mas intervención de las fuerzas de la oferta y la demanda. En este escenario entrar a jugar un papel importante las compañías de tipo multinacional y transnacional. (Alejandro Gracia, investigador)

el informe Brundthand de las Naciones Unidas, en 1987, el cual reconoce que el desarrollo tiene límites no resueltos por los cambios tecnológicos, y que esos límites tienen que ver con las necesidades de recursos naturales y ambiente sano en las próximas generaciones³⁹.

En consecuencia, la Competitividad se formula ahora en términos no solo del desarrollo ambientalmente sostenible, sino de las posibilidades del uso sostenible de todos los factores, incluyendo el capital, la tecnología, los recursos humanos y las instituciones sociales y políticas. En este sentido y refiriéndose al escenario de los mercados internacionales, la competitividad compromete el factor de internacionalización desde lo nacional como país, lo regional y la ciudad, sin embargo se debe aquí recordar que quienes en esencia ejercitan el músculo de la competitividad es cada una de las unidades productivas ubicadas espacialmente en las geografías regionales⁴⁰.

Como lo señalara Castells (1999), estas transformaciones han generado un “nueva economía” a escala mundial. La nueva economía es informacional porque la productividad y competitividad de las unidades o agentes de ésta, ya sean empresas, regiones o naciones, dependen fundamentalmente de su capacidad de generar, procesar y aplicar con eficacia la información basada en el conocimiento. Es global porque la producción, el consumo y la circulación, así como sus componentes, el capital, la mano de obra, las materias primas, la gestión, la información, la tecnología, y los mercados, están organizados a escala global, bien de forma directa, bien mediante una red de vínculos entre los agentes económicos. (Castells, 1999, 93, Vol I)

Por lo tanto, las regiones y ciudades se han convertido en las plataformas ideales para el desarrollo de los componentes de competitividad, entre ellos los referidos al componente internacional. Las especificidades geográficas de

³⁹ Nuestro Futuro Comun, Informe de la Comisión Mundial para el Medio Ambiente y el Desarrollo de las Naciones, Alianza Editorial, Madrid, 1988, 460 pp.

⁴⁰ Robledo, Juan Carlos, La Internacionalización de las ciudades, Revista Economía y Región, volumen 1, Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas, Universidad Tecnológica de Bolívar, Cartagena de Indias, enero 2003.

regiones y ciudades están delimitadas por su cultura, tradición, valores, confianzas, habilidades, reglas de juego para los negocios, reglas de juego en la política, y las reglas de juego para la convivencia ciudadana que deben enfrentarse la fuerza homogenizante de la globalización.

Entonces, desde la perspectiva de la competitividad, las entidades locales y departamentales ofrecen condiciones y oportunidades diversas a la acumulación de capital y al desarrollo de los talentos humanos y sociales que se reflejan en la construcción de tejido empresarial y tejido social con menor o mayor grado de confianza en su fuerza y desarrollo productivo. Estas condiciones y oportunidades estarán referidas al dinamismo de los mercados locales y regionales, a la disponibilidad de recursos naturales, a la acumulación de capacidades físicas y humanas, a la oferta de libertades sociales y económicas, a la seguridad, transparencia, calidad de las instituciones, gobernabilidad, niveles de educación y de capacidad de aprendizaje técnico y científico en general al desarrollo humano.

2.2 LA COMPETITIVIDAD Y SUS FACTORES

A pesar de que el presente trabajo se concentrara en el factor de internacionalización, a continuación se plantea un enfoque general de los factores con el propósito de que el lector tenga la imagen completa del cuadro de competitividad.

En consecuencia a manera de síntesis, la competitividad (empresarial, local, regional, nacional y/o Internacional) está relacionada con diferentes aspectos que inciden en el crecimiento económico, en el bienestar y en la sostenibilidad del desarrollo. De acuerdo con esta perspectiva, la competitividad esta asociada con los siguientes factores:

- **Condiciones de Entrada:** se refiere específicamente a la dotación de factores, oferta ambiental y espacial, localización y niveles de acumulación de capital.
- **Condiciones de Competencia:** se refiere específicamente a la presencia de las estructuras de mercado, nivel de exposición al mercado internacional, eficiencia y gestión empresarial (formación de costos y de precios, calidad de la oferta y la demanda)
- **Condiciones de Transformación Productiva:** se refiere específicamente a la capacidad de generación y adopción sistémica de las nuevas tecnologías, especialmente tecnologías de conocimiento e información, para lo cual resultan decisivos los niveles de educación, investigación y desarrollo, la capacidad de las estructuras de trabajo y empresariales de adoptar las nuevas tecnologías (flexibilidad y experticia).
- **Condiciones de sostenibilidad:** se refiere específicamente a la sostenibilidad en el uso de los factores (recursos naturales, medio ambiente), pero también a la sostenibilidad económica (en la capacidad financiera, en la organización social y política, en el sistema institucional) en relación con las necesidades y demandas de las generaciones futuras.
- **Condiciones de integración y cohesión social:** entiéndase como la capacidad para construir socialmente proyectos compartidos de futuro a partir de la pertenencia ciudadana a una ciudad, región o nación. Esto es, capacidad de aprovechamiento competitivo, en un contexto de globalización, de las especificidades de lo local, regional o nacional, tales como tradiciones, habilidades, destrezas, cultura, fortaleza de las instituciones, calidad del gobierno, calidad de vida, seguridad, paisaje, herencia arquitectónica, natural y biológica.

- **Condiciones internas de negociación:** en otro sentido, la competitividad se asocia a la capacidad de crear espacios de participación y acuerdos sociales básicos entre los diferentes grupos de interés (incluyendo las relaciones capital trabajo en las empresas), para el logro de metas compartidas de progreso y modernidad (acuerdos y compromisos institucionales)
- **Condiciones de Desarrollo:** nivel y calidad de vida, condiciones de equidad en la distribución del ingreso, calidad y nivel del empleo, etc..., es decir, capacidad de crecer con calidad.

2.2.1 La problemática de la competitividad regional en el contexto colombiano

Aproximarse a la noción de competitividad en el contexto regional y a un mas desde la ciudad, es necesario tener en cuenta la diversidad geográfica de Colombia, que compromete divergencias en las posibilidades de las regiones para su integración en el mercado nacional e internacional⁴¹. En este sentido los estudios de Meisel, han demostrado empíricamente que las ciudades de la Costa Atlántica presentan altos grados de divergencia en los mercados nacionales esto es son dispersos, no están orientados en la función económica general del país, en este caso Cartagena de Indias presenta uno de los mayores grados de divergencia. Estas divergencias se asocian tanto a problemas de localización como de integración física de los mercados regionales, problemática reforzada por las asimetrías en las dotaciones en infraestructura.

⁴¹ Para tener una mayor ampliación del tema de divergencia regional, se recomienda referirse a los estudios realizados por Adolfo Meisel, Gerente del Banco de la Republica seccional Cartagena de Indias, se pueden encontrar en la pagina web www.banrep.gov. En su apartado de estudios regionales.

En consecuencia el mercado internacional no debe ser adoptado por regla general como referencia competitiva principal de todas las regiones y sus principales ciudades. De hecho, para muchas ciudades del país y sus regiones, el referente competitivo principal para crecer es ante todo el mercado interno: Las empresas regionales en muy pocos casos alcanzan claramente una orientación de cobertura de mercado regional, mucho menos de mercados nacionales o internacionales. Además en Colombia son muchas las regiones que no cuentan con las ventajas que poseen por ejemplo la costa caribe son sus puertos.

2.2.2 La competitividad de Cartagena: una revisión de literatura

A continuación se presenta una revisión de los principales estudios que se han realizado sobre el tema de la competitividad de Cartagena de Indias. Se inicia por el *Informe Monitor: construyendo la ventaja competitiva de 5 ciudades colombianas*, elaborado en 1993, luego se expone el *Plan estratégico para la promoción de inversiones y exportaciones en Cartagena* elaborado por la firma Araújo Ibarra & Asociados en 2003, e igual se presenta la investigación realizada en 2004 por el Observatorio del Caribe Colombiano, la Universidad de Cartagena y la Alcaldía de Cartagena *Análisis de la articulación y estrategias de intervención de los sistemas educativo y económico de Cartagena de Indias*. Por último, como parte de un trabajo más amplio sobre el tema en Colombia, los resultados del *Escalafón de la competitividad departamental para Colombia*, adelantado por la Cepal y Confecámaras en 2002⁴².

⁴² La revisión que se expone en este documento se apoya en el estudio Diagnóstico de la Competitividad de Cartagena: La Situación de la ciudad a principios del siglo XXI, elaborado por el Observatorio del Caribe, y la Cámara de Comercio de Cartagena, documento dirigido por Nadia Albis Salas y Aaron Espinosa Espinosa, del Grupo Regional de Economía y Competitividad del Observatorio 2004.

2.2.2.1 El Informe Monitor

El Informe Monitor se basa en el modelo del diamante de la ventaja competitiva nacional y regional. Se enfatiza el carácter regional del fenómeno de la competitividad y la importancia de los modelos mentales, la dinámica industrial y la historia económica y social de cada una de las ciudades estudiadas para determinar sus ventajas competitivas. Las ciudades colombianas estudiadas fueron Bucaramanga, Barranquilla, Bogotá, Cali y Cartagena.

Entre las principales conclusiones del estudio publicado para el año 1994 se mencionan como desventajas para Cartagena:

Cuadro 1. Conclusiones Estudio Monitor para el año de 1994.

AÑO 1994	OBSERVACIONES PARA EL AÑO 2005⁴³
1. Problemas ambientales	1. después de 10 años este problema no ha sido superado.
2. No se han desarrollado Cluster fuertes	2. No solo no se han desarrollado, sino que se desintegraron en su constitución formal realizada desde 1998 por el CARCE Bolívar. Solo persiste el cluster de turismo; los cluster Petroquímico, Logístico, Agroindustrial, perdieron su dinámica.
3. La mano de obra calificada no es adecuada	3. Al respecto la ciudad si ha tenido mejoras considerables, el SENA ha ampliado su cobertura y programas, Universidades como la Tecnológica de Bolívar, ha elevado el nivel de las Ingenierías a estándares internacionales, logrando tener programas acreditados y una oferta pertinente a la demanda de la región y el país.
4. El sistema educativo no es apropiado para las necesidades de la ciudad.	4. Este problema no ha sido superado. El sistema educativo en educación básica primaria y bachillerato no esta a la altura de las necesidades, de las universidades, los alumnos salen con muchas fallas en el area de matemáticas, comprensión de lectura, interpretación, esto se ve reflejado en las pruebas ICFES cada año.
5. El sector Financiero no se ha desarrollado en la ciudad.	5. Al respecto ya existe una mejora sustancial, no obstante siguen fallas en el área de mercado de capitales, bolsa de valores. Se sigue dependiendo de las decisiones de las regionales instaladas en la

⁴³ Observaciones realizadas por el autor.

	ciudad de Barranquilla.
6. La Calidad de la Demanda no es buena	6. Ha mejorado un poco, sin embargo sigue siendo una demanda poco exigente. En el sector turismo no se ha logrado una demanda sofisticada.
7. Altos índices de pobreza y una tasa de inmigración elevada	7. La pobreza sigue siendo una constante de la ciudad, se ha incrementado.
8. Alta Aversión al riesgo	8. Esta sigue persistiendo, aunque los últimos años se ha observado mayor inversión en proyectos de construcción.
9. Baja credibilidad en el sector Público	9. Esta se mantiene, la corrupción ha sido una protagonista en la ciudad y en el país.

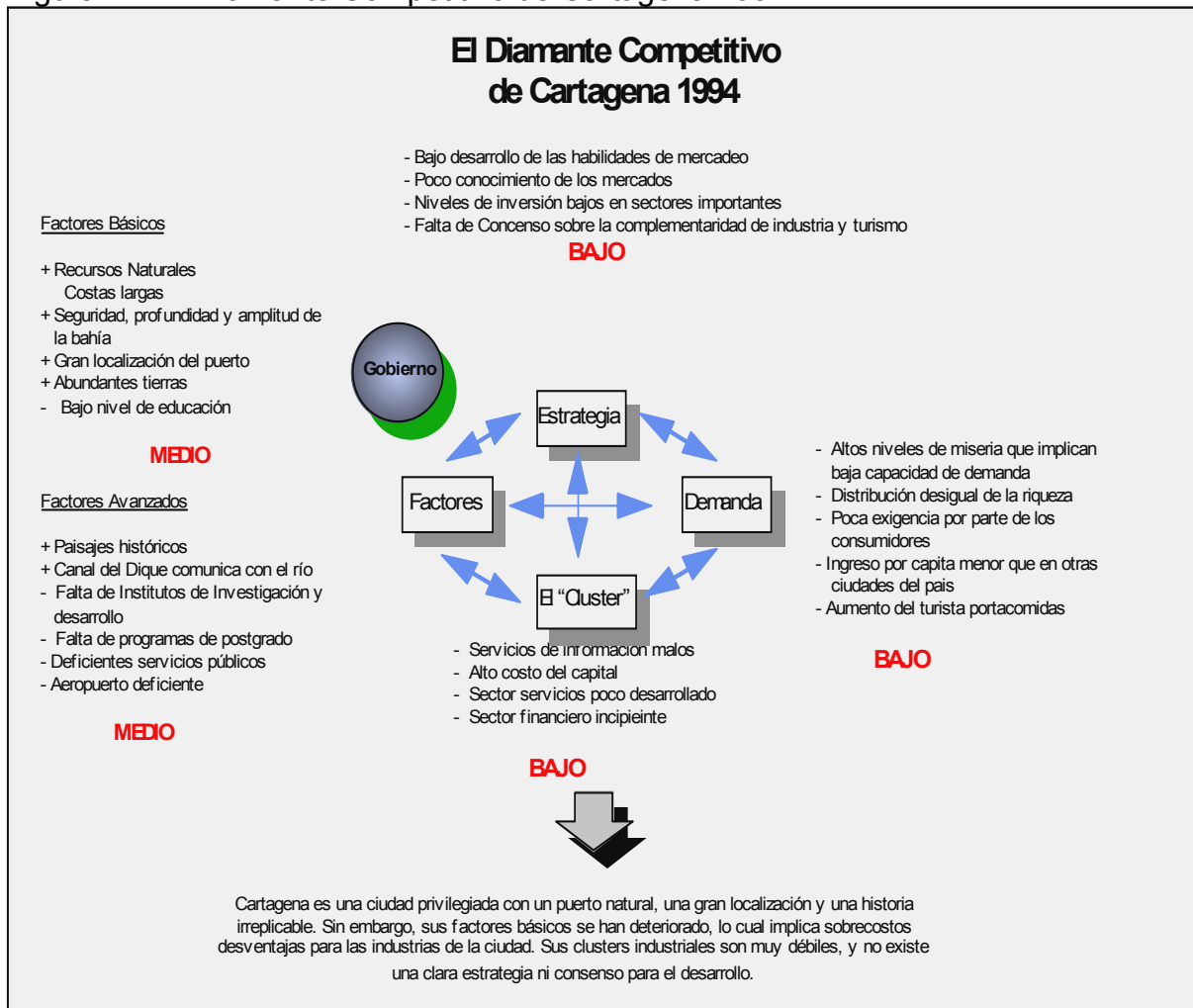
AÑO 1994	OBSERVACIONES PARA EL AÑO 2005
10. Elevada confianza en la privilegiada posición geográfica de la ciudad.	10. Es el discurso tradicional, la ventaja comparativa dada por la posición geográfica, no le ha permitido a la ciudad visionar la creación de ventajas competitivas sostenibles y basadas en el Conocimiento científico.
11. La infraestructura incluyendo el acueducto, la electricidad y las comunicaciones no son adecuadas.	11. Al respecto al ciudad a mejorado sustancialmente, El acueducto ha llegado a coberturas de mas del 90% de la ciudad, la electricidad a cargo de electrocosta a desarrollado mayor cobertura y mejorado sus servicios, y la plataforma de comunicaciones ha avanzado con el nuevo Telecom. No obstante por el crecimiento de la ciudad, estos servicios pueden verse avocados a mayor demanda. En cuanto a comunicaciones no existe cubrimiento de fibra óptica y no es utilizado con eficiencia las potencialidades del cable submarino.

Fuente: Estudio de Competitividad Cartagena de Indias – Observatorio del Caribe, Universidad de Cartagena, Camara de Comercio de Cartagena.

El cuadro de conclusiones es claro, evidencia las condiciones de la ciudad dadas para este tiempo. Es de anotar que la ciudad ha venido avanzando en la superación de muchos de los problemas observados en el año 1994, sin embargo al realizar el presente trabajo, el autor ha podido evidenciar que algunos de estos problemas de tipo estructural como el de la educación, la pobreza, y la alta concentración de riqueza, siguen latentes y en algunos casos han empeorado.

En la figura Nro. 1, se refleja el esquema de competitividad rescatado para el estudio en mención:

Figura 1. El Diamante Competitivo de Cartagena 1994.



Fuente: Monitor Company

En cuanto a las ventajas, se sostiene que están básicamente concentradas en las dotaciones de recursos naturales: (1) seguridad, profundidad y amplitud de la bahía, (2) gran localización del puerto, y (3) lugares atractivos, áreas costeras, clima y vías acuáticas. Además se debe agregar el acceso a vías de comunicación tanto a rutas aéreas como terrestres, así como la fluvial a través del canal del Dique.

En general, este informe afirma que las mayores necesidades de la ciudad se encuentran en las áreas de recursos humanos, de infraestructura y de telecomunicaciones, y recomienda que antes de pensar en competir con estrategias sofisticadas se debe trabajar para mejorar en aspectos básicos

como la infraestructura, el orden, la erradicación de la miseria y la construcción de una visión común.

“No obstante el informe no recoge con profundidad y significancia el problema de la corrupción en el sector público que le provoca a la ciudad altos costos de oportunidad y la dota de un alto contenido de ineficiencia e imagen no solo nacional sino también internacional, como lo han sido los escándalos de Dragacol, Chambacu, entre los más renombrados”.

Las deficiencias de este estudio van más allá de sus resultados específicos para una ciudad como Cartagena o el país en su totalidad, pues involucra la evaluación del marco teórico con el cual se desarrolla. Aún así, el modelo de la ventaja competitiva de Porter ha recibido importantes críticas. La primera de ellas se refiere a que no incorpora propiamente la actividad de las multinacionales (aspecto crítico en una ciudad como Cartagena), además de no reconocer la necesidad de plantear un diamante doméstico o interno de la nación y otro externo de sus relaciones internacionales con otros socios comerciales (Moon, Rugman y Verbeke, 1995). La segunda tiene que ver con que el modelo no funciona cuando se utiliza para medir la competitividad de países pequeños o menos desarrollados (Ezealla-Harrison, 1999; Cho y Moon, 2000). Por último, se ha detectado falta de precisión a la hora de definir conceptos y variables, además de cierta subjetividad cuando se trata de clasificar los clusters existentes en sectores competitivos del país (Ryan, 1990; Grant, 1991)⁴⁴.

2.2.2.2 El Plan estratégico para la promoción de inversiones y exportaciones en Cartagena

Los resultados de este estudio hacen parte de un Informe Especial de la Alcaldía Distrital basado en un reporte de consultoría elaborado por la firma Ibarra & Asociados en 2003. Tiene como propósito la construcción de una

⁴⁴ Ibid 17

herramienta de análisis para la toma de decisiones de política por parte de la Administración Distrital, con el fin de promocionar a la ciudad como centro de localización de empresas industriales⁴⁵.

Según el gobierno local, el estudio serviría para sentar las bases de un amplio plan de promoción internacional; sin embargo, para autores como Abello et.al (2004), consideran que bajo las condiciones que propone el estudio, la ciudad, en el corto plazo, volverá a ser lo que fue hace 300 años: la capital de la Nueva Granada en el comercio internacional.

El diagnóstico incluyó cuatro aspectos básicos denominados módulos:

(I) Identificación, a través de encuestas, de empresarios de industrias localizadas en el interior que podrían invertir o reubicarse en Cartagena, (II) Comparación de costos de Cartagena frente a otras ciudades del interior del país y del exterior (particularmente Centroamérica)⁴⁶, (III) Inventario de inmuebles para uso industrial y de servicios, y (IV) Material de promoción de inversiones para Cartagena.

Los módulos I y II representan el núcleo central del estudio. En el primero se analiza la información primaria recopilada por medio de encuestas de percepción a empresarios. Se encontró que de 59 empresas entrevistadas, ubicadas en Bogotá y Medellín, nueve -15%- mostraron interés en relocarse en Cartagena. Aquellas que no lo harían manifestaron como problemático la baja calidad y eficiencia de la mano de obra, la importancia del mercado interno para sus negocios y el alto costo de traslado por el tamaño y costo de las plantas. Por su parte 12 empresas mostraron interés en participar en un centro logístico (para invertir).

⁴⁵ Ibid 17

⁴⁶ Los costos analizados son: (1) Costos de impuestos locales en Cartagena, Bogotá, Medellín y Cali (Impuesto predial, ICA para el sector industrial e Impuesto a la construcción); (2) Costo de mano de obra; (3) Costos de servicios públicos (Energía, valor del kilovatio/hora, teléfono, valor del minuto de llamada internacional a Miami y acueducto, valor del m³ de agua potable); (4) Costos de Transporte (costo de transporte marítimo hacia Miami, Los Ángeles y Nueva York por contenedor de 20' y de 40', costo de transporte terrestre doméstico (costo *in land*) y costo de transporte aéreo desde las ciudades analizadas a Miami, Nueva York, y Los Ángeles); y (5) Costos de arrendamiento de inmuebles industriales en las ciudades nacionales e internacionales analizadas.

La comparación de costos muestra que Cartagena posee ventajas en cuanto a competitividad tributaria e incentivos para la reubicación empresarial⁴⁷, costos de mano de obra frente a países centroamericanos, competitividad en tarifas de energía y acueducto, infraestructura de transporte (marítimo y terrestre) y costos y disponibilidad de inmuebles industriales en la ciudad. Entre los factores que deben reforzarse están los costos de impuestos locales (en particular para ciertas actividades manufactureras), costos de telefonía y costos de transporte aéreo.

Como se aprecia, este trabajo se basa en una concepción clásica del fenómeno de la competitividad, en la cual sólo se tiene en cuenta la dotación de factores y recursos naturales como los elementos que determinan las ventajas comparativas. De esta forma el estudio, al enfocarse en los costos, en especial los tributarios, deja de lado aspectos importantes para el desarrollo local como el gobierno y las instituciones, el recurso humano, las capacidades de innovación, entre otras ya señaladas⁴⁸. En este sentido, el diseño de instrumentos de análisis para la toma de decisiones de política no debe excluir el carácter multidimensional de la competitividad, la cual supera el ámbito estrictamente industrial y se ubica en un plano multisectorial.

Justamente, Toro (2004) argumenta que este modelo de intervención basado en costos tributarios, como en efecto se ha venido implementando por la política pública distrital, no posee suficiente soporte empírico. En términos técnicos, “el coeficiente de los impuestos locales medido por el impuesto de industria y comercio no brinda evidencia estadística concluyente de su efecto

⁴⁷ Los principales incentivos son: reducción en un 40% del impuesto predial para nuevos proyectos industriales que se instalen en la ciudad, siendo hoy Cartagena la ciudad con el más bajo impuesto predial para el sector industrial de Colombia; exención del ICA para nuevas empresas industriales que generen más de 50 empleos directos y deducción de las ventas al exterior de la base gravable del impuesto; y reducción del impuesto a la construcción a una tarifa de 1% del valor del presupuesto de la construcción y exención del impuesto en zonas francas de la ciudad.

⁴⁸ El estudio presenta algunas inconsistencias metodológicas: por ejemplo, en la sección dedicada a ubicar la posición de Cartagena frente a países centroamericanos en materia de cobertura de servicios, se pasa por alto la comparación de indicadores de zonas urbanas como las de Cartagena con otras que incluyen áreas rurales, donde se encuentran indicadores de cobertura más bajos que terminan subestimando el desempeño de esos países.

sobre la localización de nuevos establecimientos. Por lo tanto, los recursos dejados de recibir por las exenciones deben tener un mayor impacto cuando son invertidos en otro tipo de estrategias”.

2.2.2.3 Estudio “Análisis de la articulación y estrategias de intervención de los sistemas educativo y económico de Cartagena de Indias”

Este trabajo, elaborado por la Universidad de Cartagena, el Observatorio del Caribe Colombiano y la Alcaldía de Cartagena hace parte un estudio nacional promovido por la Alianza por la Equidad de Oportunidades Educativas y la Competitividad Regional, de la que hacen parte las gobernaciones de Antioquia, Caldas, Santander, Cundinamarca, el Distrito de Cartagena y los municipios de Manizales, Medellín y Pasto, el Banco Mundial y el Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD).

El estudio busca analizar el comportamiento y las relaciones de los sectores educativo y productivo de Cartagena, con el fin de recomendar estrategias de intervención que permitieran mejorar la competitividad local teniendo en cuenta el incremento de las oportunidades educativas⁴⁹.

El estudio propone que para hacer sostenible un desarrollo competitivo se requiere “la formación de capital humano, individuos con más y calificada educación, para lograr una mejor gestión tanto de su vida personal, como ciudadana y laboral. El mecanismo de transmisión de este proceso es que una fuerza de trabajo que haya completado la enseñanza secundaria o la superior facilita la incorporación de tecnologías de los países extranjeros más avanzados”. Adicionalmente, el desarrollo competitivo implica según estas instituciones “crecientes logros en la equidad del acceso a la educación básica,

⁴⁹ Este se inició a partir de un diagnóstico de los sistemas educativo y económico de la ciudad, basado en fuentes de información secundaria. Estos resultados se complementaron con una investigación exploratoria que comprendió la aplicación de cuestionarios a las unidades de observación identificadas tanto en el sector educativo (rectores, estudiantes, y docentes de 17 instituciones educativas oficiales y privadas, en diferentes estratos atendidos y niveles de calidad) como en el sector productivo de la ciudad (en éste se identificaron empresas de los renglones de refinerías de petróleo, sustancias químicas, alimentos, de la actividad portuaria y del sector turístico, además de los gremios y entidades del gobierno local). p.2.

mejoramiento de la calidad y pertinencia de la educación para hacer más equitativas y eficientes las condiciones de participación en el mercado laboral, facilitando la mejor distribución del ingreso y por lo tanto la movilidad social intergeneracional”.

Los principales hallazgos de estudio se resumen en el débil desempeño en la formación en competencias básicas requeridas por los sectores productivos, cuya baja calidad y deficiente formación coinciden con el débil eslabonamiento local de la economía: en otras palabras, las relaciones entre la economía y la educación son débiles y no corresponden a una visión global de la economía y la sociedad locales⁵⁰.

2.2.2.4 Escalafón de competitividad de los departamentos colombianos (Crece)

En 1996 el Centro de Estudios Regionales, Cafeteros y Empresariales de Manizales (Crece) y la Misión Siglo XXI desarrollaron el primer escalafón de competitividad de los departamentos de Colombia con base en información recopilada de los años 1992-1993 y una encuesta realizada a empresarios en 1996. Posteriormente, realizó un nuevo escalafón para el año 2000 con base en 87 variables (Ortiz y Taborda, 2004)⁵¹. Los factores de competitividad considerados para construir el ranking son: infraestructura, finanzas, administración, internacionalización, recurso humano, ciencia y tecnología, gobierno, fortaleza de la economía y medio ambiente. En el Cuadro 3 se muestran los resultados del estudio.

⁵⁰ Otras conclusiones del estudio se refieren a la baja calidad y pertinencia de la capacitación en competencias laborales específicas, las condiciones de pobreza en que viven la mayoría de los jóvenes, que condiciona en gran medida, la insuficiencia de la formación en competencias ocupacionales, el temprano egreso de los jóvenes de la educación media que los conduce a la toma de decisiones prematuras, a veces erradas y no pocas veces frustrantes, e igualmente, las necesidades de la formación técnica en el distrito que registra la falta de implementación de un modelo pedagógico flexible y acorde con el desarrollo tecnológico y los estándares de calidad y productividad que requiere el sector productivo. Sobre los resultados de este estudio y las estrategias propuestas para fortalecer la relación entre economía y educación, ver en: Abello *et.al* (2004).

⁵¹ Ortiz, Oscar (2004). *Una visión regional de la competitividad colombiana*. Crece-Manizales. En: Revista RegionEs. N°2. Primer semestre.

Según el escalafón global de competitividad de este estudio, Bolívar ocupa el puesto 13 dentro de los departamentos del país, Bogotá ocupa el primer puesto y Barranquilla el quinto lugar. En general, de acuerdo con los cálculos de esta investigación, Bolívar posee desventajas competitivas en casi la mayoría de los factores. Los factores en los se encuentra en una mayor desventaja son, en su orden, administración, medio ambiente e infraestructura. El único factor donde presenta un comportamiento destacado es en internacionalización (tercer lugar)

Cuadro 2

Cuadro 2. Escalafón de Competitividad de departamentos colombianos

Factor	Ranking		
	Bogotá	Atlántico	Bolívar
Fortaleza de la economía	1	4	11
Internacionalización	8	4	3
Finanzas	1	5	13
Ciencia y Tecnología	1	10	14
Recurso humano	1	3	14
Administración	11	20	19
Gobierno	1	5	12
Infraestructura	1	5	17
Medio Ambiente	3	1	18
Ranking Global	1	5	13

Fuente: CRECE 2003.

2.2.2.5 Escalafón de la competitividad departamental para Colombia (Cepal-Comfecámaras)

La Cepal y Comfecámaras elaboraron el *Escalafón de la competitividad departamental para Colombia*, que realiza una comparación departamental de la competitividad con base en la construcción de un indicador que depende a su vez de subfactores definidos como relevantes. Se nutre de diversos esfuerzos realizados en Colombia para medir la competitividad departamental, entre los que se encuentran el Reporte de competitividad de departamentos realizado por el Crece de Manizales y por la Fundación Siglo XXI de Bogotá en 1996, y el estudio de la competitividad de 7 departamentos de la Región Caribe

elaborado por Fundesarrollo de Barranquilla. También de los trabajos realizados en otros países como Chile y México⁵².

En el nivel conceptual, el estudio propone como elementos que engloban el concepto de competitividad la naturaleza endógena del crecimiento, las externalidades producto de la proximidad geográfica (externalidades de aglomeración), la atención sobre una economía con rendimientos crecientes, el crecimiento de la desigual distribución del ingreso y de los activos entre regiones, la relación centro-periferia y la importancia de los encadenamientos y de la creación de sinergias entre agentes de una región para incentivar la innovación y el desarrollo tecnológico. Desde el punto de vista de la economía institucional se establece la relevancia de las instituciones para reducir las fricciones presentes en el mercado (costos de transacción) y la importancia del entorno político.

La competitividad de los departamentos es medida a través de la descomposición de sus determinantes en nueve factores básicos, los cuales su vez se conforman de variables, a las que la literatura sobre el crecimiento y el desarrollo sistemáticamente les ha identificado una relación (favorable o desfavorable) con el nivel y el crecimiento del bienestar de las regiones. Estos factores son: 1) Fortaleza económica, 2) Internacionalización, 3) Gobierno e instituciones, 4) Finanzas, 5) Infraestructura 6) Gestión empresarial, 7) Ciencia y tecnología, 8) Recurso humano y 9) Medio ambiente.

⁵² Ibid 17

Cuadro 3. Resultados escalafón de competitividad para Bolívar, Bogotá y Atlántico-CEPAL

Factor	Escalafón		
	Bogotá	Atlántico	Bolívar
Fortaleza económica	1	5	13
Internacionalización	6	4	5
Gobierno e Instituciones	3	8	22
Finanzas	1	5	7
Infraestructura	1	8	20
Gestión empresarial	5	7	4
Ciencia y Tecnología	1	10	16
Recurso humano	1	6	11
Medio Ambiente	16	5	4
Indicador Global	1	6	14

Fuente: Cepal, 2002

Según el índice de competitividad planteado en este estudio Bolívar ocupa el puesto 14 en el escalafón de competitividad departamental. Los factores en los que se encuentra en una mayor desventaja competitiva son, en su orden, gobierno e instituciones, infraestructura, ciencia y tecnología y fortaleza económica (Cuadro 3). Mientras que en los que esta en un buen nivel son internacionalización, gestión empresarial, finanzas y medio ambiente.

Aquí, se puede apreciar, que existe una posición distinta al resultado de la presente investigación. La CEPAL argumenta que el factor internacionalización esta en buen nivel, pero esto solo esta concentrado en la parte de infraestructura portuaria, desconociendo las variables estructurales que se miden en esta investigación en donde arroja como resultado un promedio de 3,1, que en ningún momento puede entenderse como “buen nivel”.

2.3 EL FACTOR DE INTERNACIONALIZACION REFERIDO PARA CARTAGENA DE INDIAS.

Como se aclaro desde el principio son muchos y diversos enfoques para el estudio de la competitividad. El presente trabajo se desarrolla sobre el enfoque establecido por el Foro Económico Mundial, que tiene una alta influencia de la escuela liderada por Michael Porter.

Cartagena de Indias es una ciudad muy especial para el nuevo juego de los negocios de las empresas colombianas a nivel nacional no solo regional o de la ciudad. Su posición geográfica le genera ventajas comparativas envidiadas. No obstante, el factor de internacionalización no solo se fundamenta en la posición geográfica.

Como la manifiesta Krugman: “la competitividad es una forma elegante de decir productividad”. Es en este sentido que el factor de internacionalización debe ser comprendido desde la ciudad. ¿Tiene Cartagena realmente un factor de internacionalización que le otorgue sostenibilidad en el desarrollo competitivo de la ciudad? ¿es este factor de internacionalización lo suficientemente fuerte como para convertirse en un atractivo para la inversión nacional y extranjera? ¿Por qué si la ciudad tiene las mejores condiciones de ventaja comparativa para la relocalización industrial, esta no se ha dado?

La competitividad de la ciudad de Cartagena de Indias observada de manera parcial desde el factor de internacionalización, puede ayudar a entregar un marco de referencia sobre las orientaciones que la ciudad debe asumir con el propósito de no rezagarse del resto del país y por el contrario convertirse en una ciudad líder a nivel nacional pero sobre todo a nivel de la región Caribe en la inserción internacional

Para tener una imagen grafica sobre como se percibe el Departamento de Bolívar en los distintos indicadores de competitividad desarrollados por la Universidad Nacional y el Ministerio de Comercio Exterior, se proyectan los siguientes cuadros:

Cuadro 4. Ranking de competitividad por Departamento y Estructural.

RANKING DE COMPETITIVIDAD DEPARTAMENTOS			RANKING DE COMPETITIVIDAD ESTRUCTURAL		
1	Bogotá	0.646	1	Bogotá	0,637
2	Antioquia	0.524	2	Antioquia	0,509
3	Valle	0.498	3	Valle	0,450
4	Atlántico	0.465	4	Atlántico	0,433
5	Santander	0.425	5	Bolívar	0,398
6	Meta	0.406	6	Santander	0,374
7	Bolívar	0.403	7	Meta	0,364
8	Risaralda	0.390	8	Risaralda	0,362
9	Cundinamarca	0.388	9	Cundinamarca	0,360
10	La Guajira	0.398	10	Caldas	0,356
11	Quindío	0.380	11	La Guajira	0,355
12	Caldas	0.373	12	Quindío	0,352
13	Norte de Santander	0.355	13	Boyacá	0,328
14	Cesar	0.353	14	Magdalena	0,324
15	Magdalena	0.332	15	Cesar	0,315
16	Boyacá	0.330	16	Cauca	0,313
17	Cauca	0.327	17	Tolima	0,308
18	Córdoba	0.325	18	Córdoba	0,307
19	Tolima	0.321	19	Huila	0,305
20	Huila	0.318	20	Norte de Santander	0,288
21	Sucre	0.301	21	Caquetá	0,284
22	Nariño	0.267	22	Chocó	0,284
23	Chocó	0.258	23	Sucre	0,283
24	Caquetá	0.275	24	Nariño	0,265
	PROMEDIO	0.378		PROMEDIO	0.356

Fuente: Universidad Nacional-CID

Se puede observar como el Departamento de Bolívar comparado en el ranking de competitividad por departamentos esta ocupando el puesto 7, y en el ranking de competitividad Estructural ocupa la posición 5. Aquí vale la pena hacer énfasis en que tiene un peso muy fuerte para el Departamento, la competitividad de la ciudad, si se reconoce que es en ella donde se encuentra el mayor tejido empresarial del Departamento. Sin dejar de lado el hecho, que el tejido empresarial a nivel Pyme y mipyme no son muy fuertes.

Su mejor posición en estructura no es un resultado del azar, es el producto de un proceso que la ciudad con acierto ha venido desarrollando con mucho énfasis en sus Puertos Públicos en donde se destacan la Sociedad Portuaria de Cartagena, Muelles Bosque y Contecar. Es el ejemplo mas claro, sin embargo no es así en otros frentes estructurales evaluados en la presente investigación.

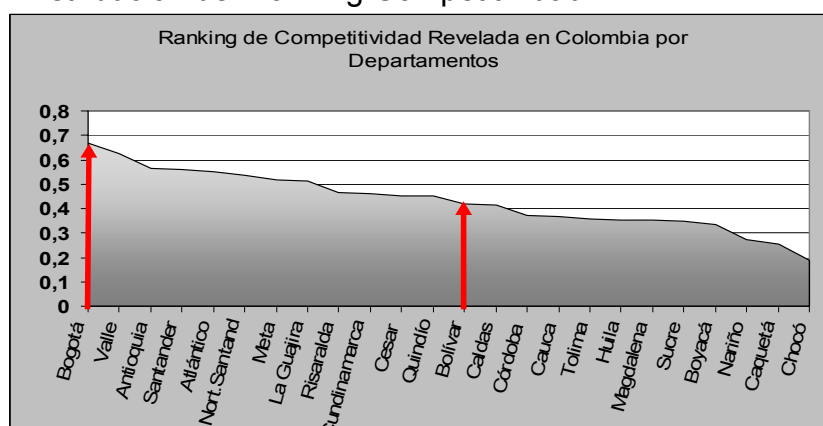
Cuadro 5. Ranking de Competitividad Revelada

RANKING DE COMPETITIVIDAD REVELADA		
1	Bogotá	0,670
2	Valle	0,626
3	Antioquia	0,564
4	Santander	0,559
5	Atlántico	0,551
6	Norte de Santander	0,536
7	Meta	0,516
8	La Guajira	0,513
9	Risaralda	0,465
10	Cundinamarca	0,463
11	Cesar	0,453
12	Quindio	0,454
13	Bolívar	0,417
14	Caldas	0,416
15	Córdoba	0,374
16	Cauca	0,367
17	Tolima	0,357
18	Huila	0,352
19	Magdalena	0,352
20	Sucre	0,349
21	Boyacá	0,334
22	Nariño	0,273
23	Caquetá	0,253
24	Chocó	0,188
	PROMEDIO	0,433

Fuente: Universidad Nacional-CID

En este ranking, el Departamento de Bolívar no está en una posición privilegiada. La competitividad revelada refleja la debilidad que presenta el tejido empresarial de la región, la calidad en la producción de bienes y servicios transables que son en última los que definen la función económica de la región y la ciudad.

Figura 2. Distribución del Ranking Competitividad



Fuente: Grafica realizada por el investigador con base datos de la Universidad Nacional

Desde el punto de vista internacional, Cartagena de indias posee buenos indicadores, pero es necesario tener en cuenta que un peso mayor lo tiene su

posición privilegiada con respecto al puerto y el movimiento de contenedores tanto por exportación como importaciones.

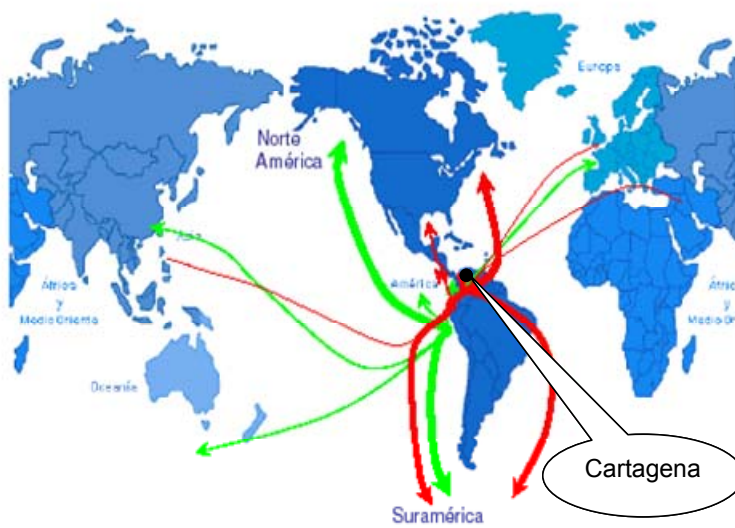
Se debe considerar que un elemento determinante en el factor de internacionalización es el de su organización industrial orientada a los mercados internacionales. Estos son los que presionan a la inversión en la infraestructura clave para la inserción en mercados internacionales.

En los capítulos siguientes se podrá apreciar a partir del estudio socioeconómico de la ciudad, su perfil, y el análisis del factor de internacionalización cual es el grado aproximado de competitividad de la ciudad observado desde la perspectiva de este factor.

3. PERFIL SOCIOECONOMICO DE CARTAGENA DE INDIAS (Aproximación actualizada.)

3.1 POSICION GEOGRAFICA DE LA CIUDAD

Figura 3. Mapa de la posición estratégica de Cartagena ante el resto del mundo.



Cartagena de Indias, Patrimonio Histórico y Cultural de la Humanidad, es una ciudad bella, hospitalaria y amable, bañada por el Mar Caribe, situada en el norte de Colombia y Sur América, con Latitud 10° 26' Norte y Longitud 75° 33' Oeste, se encuentra a una altura promedio de 5 Mts sobre el nivel del mar y temperatura promedio de 30° C.

Cuadro 6. Principales características de Cartagena:

Localización	
Latitud	10° 26' Norte
Longitud	75° 33' Oeste

Areas	
Area Total	60.900,2 Ha
Longitud Linea Costera	193,0 Km
Area Urbana	7.590,8 Ha
Area Rural	53.309,2 Ha
Area Bahia Interna	450,0 Ha
Area Bahia Externa	8.100,0 Ha
Area Ciénaga de la Virgen	2.200,0 Ha
Area Caños y Lagunas	152,0 Ha

Población y Viviendas	
Población Total	1,015,616
Población Urbana	952,494
Población Rural	63,122
Viviendas Total	169,834
Viviendas Urbana	158,185
Viviendas Rural	11,649

Fuente: Secretaria de Planeacion Distrital Cartagena de Indias

Tabla 1. Población por rangos edad y genero

Población por edades y Sexo					
Grupo de Edades	Sexo		Zona		Total
	M	F	Urbana	Rural	
Menores de 1 año	12,989	12,482	23,952	1,519	25,471
De 1 a 4 años	53,192	51,363	98,018	6,537	104,555
De 5 a 6 años	26,693	26,292	50,328	2,657	52,985
De 7 a 9 años	35,898	35,163	67,390	3,671	71,061
De 10 a 14 años	54,210	55,294	102,504	7,000	109,504
De 15 a 19 años	56,535	68,361	116,919	7,977	124,896
De 20 a 29 años	102,800	121,902	211,802	12,900	224,702
De 30 a 44 años	81,678	87,165	156,703	12,140	168,843
De 45 a 64 años	46,264	46,264	93,480	6,166	99,646
Mayores de 65 años	14,194	19,759	31,398	2,555	33,953
TOTAL	484,453	531,163	952,494	63,122	1,015,616

Fuente: Proyección con base al Censo de 1993, Secretaria de Planeacion del Distrito de Cartagena de Indias.

Cuadro 7. División Político Administrativa del Distrito.

	Unidades Comuneranas de Gobierno	Unidades Comuneranas de Gobierno Rurales
LOCALIDAD HISTORICA Y DEL CARIBE NORTE	1-2-3-8-9-10	Tierra bomba – Caño del oro – Bocachica – Santa Ana- Barú – Isla Fuerte – Archipiélago de San Bernardo, Islas del Rosario.
LOCALIDAD DE LA VIRGEN Y TURÍSTICA	4-5-6-7	Boquilla - Punta Canoa – Ponzuela – Bayunca – Arroyo de Piedra –Arroyo Grande.
LOCALIDAD INDUSTRIAL DE LA BAHÍA	11-12-13-14-15	Pasacaballos – sector Membrillal – Sector variante Cartagena y Cordialidad

Fuente: Secretaria de Planeación Distrital.

Tabla 2. Clasificación Vivienda Urbana Cartagena

CLASIFICACION VIVIENDA URBANA POR ESTRATO							
Localidad	Est. 1	Est. 2	Est. 3	Est. 4	Est. 5	Est. 6	Total
Localidad Historica y del Caribe Norte	10,022	17,255	13,885	5,686	6,154	5,842	58,844
Localidad de la Virgen y Turística	25,760	13,379	3,538	1,224	0	0	43,901
Localidad Industrial de la Bahía	20,980	16,655	14,710	2,954	141	0	55,440
Total	56,762	47,289	32,133	9,864	6,295	5,842	158,185

Fuente: Secretaria de Planeación Distrital

Tabla 3. Población por Sisben Cartagena

CLASIFICACION DE POBLACION POR NIVELES DE SISBEN					
Localidad	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Nivel 4 a 6	Total
Localidad Historica y del Caribe Norte	66,392	93,904	36,990	11,077	208,363
Localidad de la Virgen y Turística	126,585	103,012	33,362	9,555	272,514
Localidad Industrial de la Bahía	68,156	70,687	35,527	10,127	184,497
Total	261,133	267,603	105,879	30,759	665,374

Fuente: Secretaria de Planeación Distrital

3.2 SITUACION ECONOMICA DE LA CIUDAD

3.2.1 Producción Industrial y Ventas

En los últimos 40 años, según cifras de la Encuesta anual Manufacturera del DANE, la producción industrial de Cartagena tuvo una tasa de crecimiento promedio de 6.22% anual, que a pesar de ser inferior al promedio nacional que fue de 8.92%, le permitió ubicarse entre las cuatros ciudades de mayor producción industrial en el país, representando en el 2001 un 6.38% del PIB industrial nacional y un 98% del departamental (el 2% restante se produce

principalmente en Magangué), lo cual indica que la ciudad ha aumentado su participación en el total nacional⁵³.

Para este mismo año Cartagena superó la producción industrial de Barranquilla en un 26%, y por tanto fue la mayor de la costa caribe, hecho notable e histórico porque no tiene antecedente en el siglo XX. Adicionalmente se emplearon 11.165 personas en la industria local, lo que equivale a 2.11% del empleo industrial colombiano y al 4% aproximadamente del total de ocupados de la ciudad.

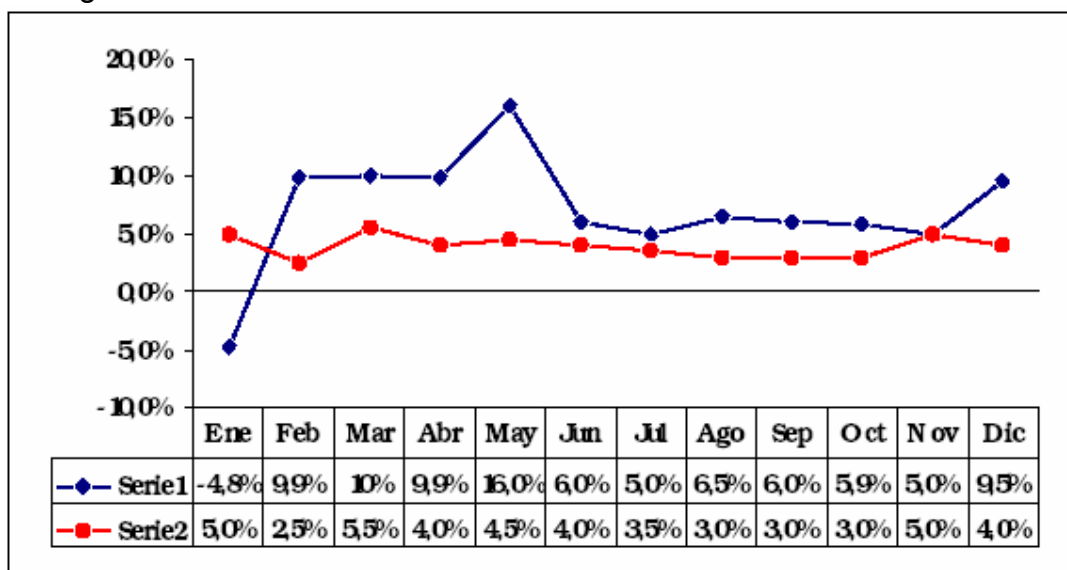
Las industrias localizadas en Cartagena se caracterizan por ser altamente intensivas en capital, principalmente las del subsector de Sustancias Químicas Industriales (aporta aproximadamente el 55% del total producido por el sector), lo que lógicamente limita la generación de empleo, no obstante sectores como el de alimentos que aportan menos al total de la producción (3% aproximadamente) generan más puestos de trabajo, ya que son más intensivos en mano de obra⁵⁴.

Según la Encuesta de Opinión Industrial Conjunta (EOIC), que realiza la Asociación Nacional de Industriales (ANDI) anualmente, el año 2003 tuvo un comportamiento industrial positivo en Cartagena y en todo el país. La producción de este sector creció aproximadamente 9% a nivel local, mientras que para el caso nacional, el aumento fue de 5%.

⁵³ Cartagena en síntesis año 2004; Informe de la Camara de Comercio de Cartagena de Indias.

⁵⁴ Ibid 1

Grafica 1. Variación de la producción Industrial en el 2003 para Colombia y Cartagena de Indias.



Fuente: Encuesta de opinión industrial conjunta-ANDI. Documento Cartagena en Síntesis Económica – Camara de Comercio de Cartagena.

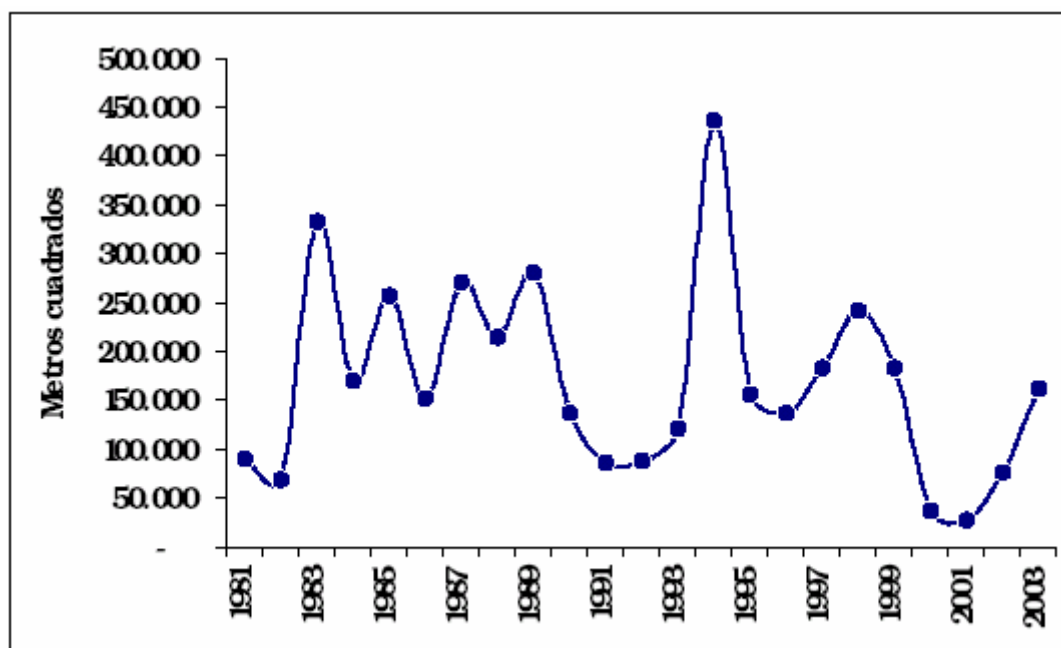
Entre tanto, las ventas de las empresas industriales tuvieron un comportamiento similar, aumentando 8% en la ciudad y 5,3% en el país, según la misma encuesta. Además los industriales consultados opinaron que su capacidad instalada se mantuvo utilizada por encima de 60% e incluso en el mes de noviembre alcanzó el 90% de su aprovechamiento y que el problema de inseguridad ha disminuido paulatinamente⁵⁵.

3.2.2 Industria de la Construcción.

En el año 2003 se construyeron aproximadamente 160,000 metros cuadrados en la ciudad, cifra que duplicó a la del año inmediatamente anterior (la tasa de crecimiento fue de 110% aproximadamente). Estos resultados aunque positivos, todavía están muy lejanos de los niveles alcanzados a principios de la década del ochenta y a mediados de la del noventa⁴, incluso están por debajo del promedio histórico de los últimos 23 años equivalente a 169,528 metros cuadrados por año.

⁵⁵ Ibid 1.

Grafica 2. Evolución construcción metros cuadrados en Cartagena, periodo 1981 a 2003

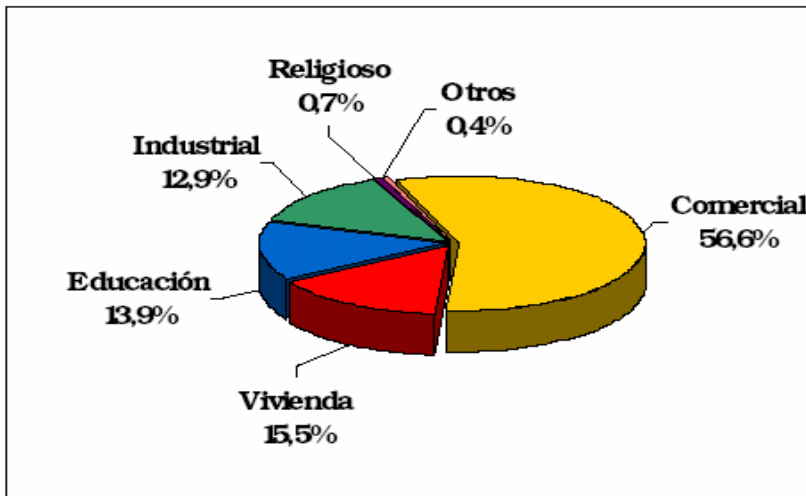


Fuente: CAMACOL-DANE- Curaduría Nro. 1-oficial control urbano Cartagena. Informe Síntesis Económica de Cartagena de la Cámara de Comercio año 2004.

Un estudio contratado por la Secretaría de Planeación Distrital de Cartagena argumenta que la crisis en la actividad constructora obedeció, entre otras cosas, a que desde el año 1995 se produjo una recesión económica nacional generalizada, ocasionando la caída de la demanda interna por la baja capacidad de pago, el aumento de las tasas de interés y la reducción de los ingresos generados por el aumento del desempleo. A lo anterior se le sumó la decisión de la Corte Constitucional de reemplazar el sistema UPAC, la demora en la aprobación del Plan de Ordenamiento Territorial (POT) del Distrito, y la parálisis en los proyectos de construcción en Bocagrande por el proceso de ampliación del alcantarillado (Florez, 2003).

Para verificar la tendencia de la construcción en Cartagena de indias, es necesario presentar el destino de los metros cuadrados construidos, tal como se muestra en la siguiente grafica:

Grafica 3. Destino de la Construcción en Cartagena de Indias periodo 1981 al 2003.



Fuente: Curaduría Urbana Nro. 1- Oficina de control urbano. Cartagena de Indias en Síntesis – Camara de Comercio.

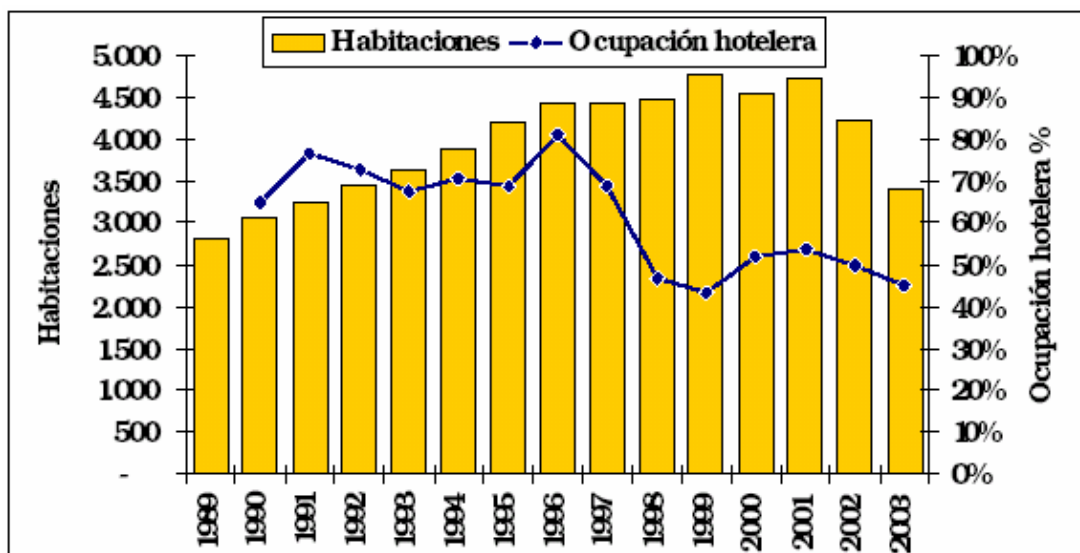
En la actualidad se mantiene esta distribución, se han instalado nuevas grandes superficies de supermercados como Makro, Éxito. La construcción en Bocagrande se ha disparado con cerca de 38 nuevos edificios para vivienda de estrato alto. Sigue estancado la construcción de nuevos centros de educación y vivienda.

3.2.3 Industria del Turismo

El comportamiento de la actividad turística es atípico al de los sectores antes analizados. Las cifras de los últimos 15 años señalan una época de gran auge turístico en la ciudad en la primera mitad de la década del noventa, cuando creció la capacidad habitacional de la ciudad y se mantuvieron promedios ocupacionales por encima del 65%, luego comienza una etapa recesiva que en 2003 que solo inicia su recuperación desde finales del año 2004 y en año 2005 la situación ha cambiado un favorablemente, sin embargo no sigue siendo la mejor.

La tasa de ocupación hotelera ha disminuido sostenidamente desde 1996 - con excepción de los años 2000 y 2001-, cuando 80% de las habitaciones disponibles estuvieron ocupadas. Esto probablemente ha contribuido a que también disminuya la capacidad instalada hotelera de la ciudad, ya que en ese mismo año se contaba con más de 4.500 habitaciones en el sector turístico y en 2002 esta cifra disminuyó a menos de 4.250 (Baldovino, 2003). Por tanto, la menor ocupación no obedece a un aumento de la oferta turística (habitacional) sino a una baja demanda de los servicios turísticos de Cartagena.

Grafica 4. Ocupación Hotelera en Cartagena periodo 1999 al 2003.



Fuente: Estadísticas básicas de la Camara de Comercio, Asotelco, Cotelca, Baez, informe Cartagena en Síntesis- Camara de Comercio.

En 2003 la ocupación hotelera promedio mensual de la ciudad fue de 44% para los hoteles afiliados a ASOTELCA y de 46% para los afiliados a COTELCO. En términos generales, esto significa que únicamente se utilizó el 45,13% de la capacidad instalada, lo que representa una reducción de más de 4 puntos porcentuales en el tasa de ocupación, ya que en 2002 la misma fue de 49,8%. El mes que registró la mayor ocupación fue el de enero con 66% de las habitaciones hoteleras copadas, seguido de agosto (53%), noviembre (51%) y diciembre (47%)⁵⁶.

⁵⁶ Ibid 1

Tabla 4. Ocupación Hotelera Nacional en el año 2005

OCUPACION HOTELERA Enero - Septiembre 2005		
DEPARTAMENTO	OCUPACION ACUMULADA 2004 (%)	OCUPACION ACUMULADA 2005 (%)
Antioquia	48.8	53.1
Barranquilla	45.6	41.9
Atlántico Comercial	45.6	50.5
Bogotá D.C.	61.6	69.2
Boyacá	35.3	39.5
Cafetera	39.8	43.3
Cartagena	58.5	63.0
Influencia Bogotá	45.2	47.0
Norte de Santander	43.1	42.1
Santander	49.6	52.3
San Andrés	42.7	47.2
Santa Marta	39.3	40.9
Sur Occidental	42.9	41.1
Valle del Cauca	43.1	44.8
Hoteles 5 estrellas	55.9	59.8
Hoteles 4 estrellas	47.5	50.0
Hoteles 3 estrellas	40.3	44.3
TOTAL	49.8	52.6

Fuente: Cifras preliminares COTELCO

Por su parte el número de visitantes de cruceros y de turistas extranjeros llegados a la ciudad ha caído sostenidamente en los últimos cuatro años, registrándose tasas de Crecimientos negativas para ambas variables, ubicándose en niveles cercanos a los que se tenían a finales de la década de los ochenta y comienzos de los noventa. Como es de esperarse, existe una relación directa entre el número de visitantes llegados y el número de buques de crucero; la cual es ratificada por la disminución presentada en el arribo de estos últimos al puerto de Cartagena en el mismo periodo. Cruceros, Buques

Tabla 5. Numero cruceros llegados enero a octubre periodos 2004-2005

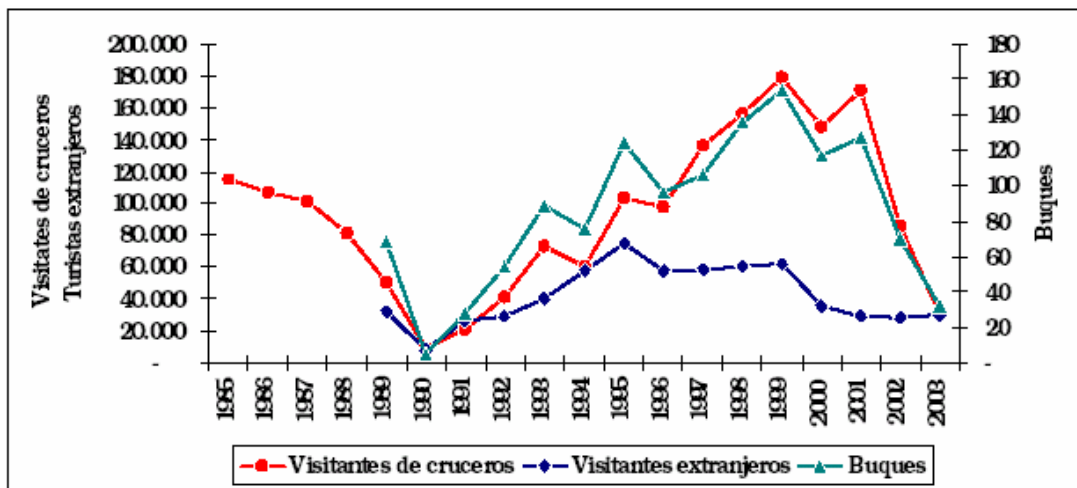
ARRIBO DE CRUCEROS A COLOMBIA Enero-Octubre 2005				
PUERTO	2004		2005	
	ARRIBO BUQUES	PASAJEROS	ARRIBO BUQUES	PASAJEROS
SANTA MARTA	0	0	1	1.170
CARTAGENA	26	25.904	27	33.243
SAN ANDRES	11	8.452	7	4.417
TOTAL	37	34.356	35	38.830

FUENTE: DIMAR

Para el periodo 2004 y 2005, se ha revertido en parte esta tendencia a decrecer, a pesar de que el número de cruceros que llegan ya no es el mismo, se ha aumentado el nivel de llegada de estos. Las causas finalmente de este comportamiento se concentran ya no tanto en problemas de imagen del país sino de advertencias del gobierno de los Estados Unidos con la figura del Travel Warning que le sugiere a sus nacionales la no visita a Colombia.

En la gráfica siguiente se puede apreciar como han evolucionado estos datos desde el año 1983 hasta el 2003.

Gráfica 5. Evolución de entrada de visitantes, turistas por crucero a Cartagena de Indias, periodo 1983 al 2003.



Fuente: Datos Sociedad Portuaria de Cartagena de Indias, DAS. Cartagena en Síntesis Cámara de Comercio.

Se aprecia en la gráfica que el periodo de repunte se inicia en el año 1990 con tendencia creciente, sin embargo a partir del año 1999 se inicia su decrecimiento sostenido que prácticamente se mantiene a la fecha.

Tabla 6. Principales orígenes de extranjeros que visitan a Colombia periodo 2004 al 2005.

PRINCIPALES ORIGENES DE LA LLEGADA DE TURISTAS A COLOMBIA

NACIONALIDAD	2004 ene-dic	2005 ene-dic	DIF. (US\$)	CREC. (%)
ESTADOS UNIDOS	197.234	235.417	38.183	19,36%
VENEZUELA	90.752	116.290	25.538	28,14%
ECUADOR	89.703	99.198	9.495	10,58%
ESPAÑA	43.664	56.608	12.944	29,64%
PERU	35.426	44.661	9.235	26,07%
MEXICO	33.180	42.668	9.488	28,60%
ARGENTINA	22.308	33.927	11.619	52,08%
PANAMA	24.214	29.313	5.099	21,06%
BRASIL	21.257	27.021	5.764	27,12%
COSTA RICA	24.310	25.131	821	3,38%
FRANCIA	19.812	22.696	2.884	14,56%
CANADA	19.173	23.984	4.811	25,09%
CHILE	12.816	18.836	6.020	46,97%
ITALIA	17.355	19.799	2.444	14,08%
ALEMANIA	15.517	17.780	2.263	14,58%
REINO UNIDO	14.115	15.528	1.413	10,01%
HOLANDA	13.271	15.435	2.164	16,31%
GUATEMALA	5.741	7.266	1.525	26,56%
SUIZA	6.297	7.423	1.126	17,88%
BOLIVIA	4.635	5.817	1.182	25,50%
OTROS PAISES	58.859	72.552	13.693	23,26%
TOTAL	769.639	937.350	167.711	21,79%

Fuente: Departamento Administrativo de Seguridad –DAS-

De estos orígenes los principales visitantes a Cartagena llegan de Estados Unidos, Venezuela, Ecuador, Panamá.

3.2.4 Inversión

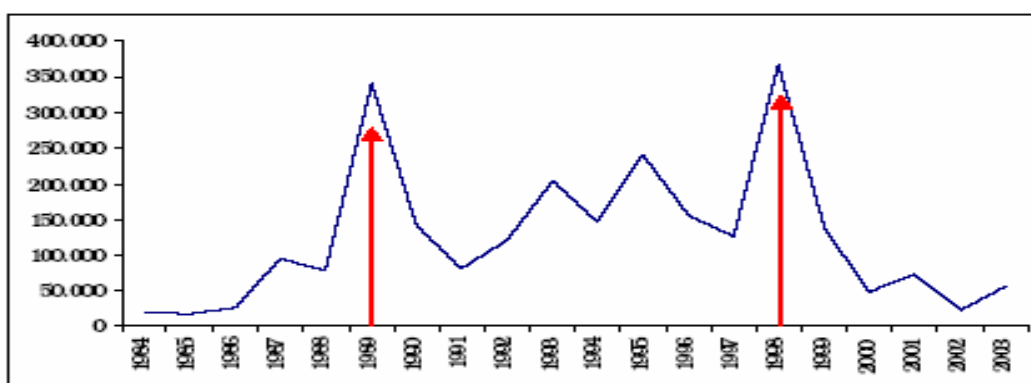
La inversión es un reflejo del mejoramiento de la confianza sobre el ambiente competitivo de la ciudad. A pesar de que esta ha mejorado, las inversiones muestran un pequeño incremento, pero aun queda mucho por hacer en este campo, toda vez que Cartagena de Indias, es una ciudad llamada a la relocalización industrial con miras a aprovechar el TLC y sus ventajas logísticas para el comercio internacional.

En el año 2003 la inversión neta de capitales (INK)⁵⁷ por parte de las empresas también presentó síntomas de recuperación, su tasa de crecimiento fue de 145% aproximadamente, cifra muy superior a la del año 2002, cuando decreció la inversión empresarial en 68%. La recuperación estuvo jalonada por las reformas de capital de las empresas existentes y la poca liquidación o disolución de las mismas.

Con relación al largo plazo, en los últimos 20 años esta variable ha registrado un comportamiento poco estable, caracterizado por dos años de altos niveles de inversión en la ciudad, 1989 y 1998 (en el año 1998 se produjo principalmente por las importantes capitalizaciones¹¹ realizadas por las empresas de servicios públicos).

Llama particularmente la atención que estos años de gran crecimiento siempre están seguidos de periodos de baja inversión empresarial (ver gráfica No.XX), por ejemplo, después de 1998, la INK sufre una gran caída (como ocurrió con otros sectores y variables económicas), producto de la incertidumbre generada por la crisis de final de siglo que

Gráfica 6. Comportamiento de la inversión neta de capitales periodo 1984 a 2003.



Fuente: Datos Cámara de Comercio de Cartagena – Informe Cartagena en Síntesis.
Cálculos realizados por el autor.

⁵⁷ El cálculo de esta variable se toma de los datos que registran las empresas a la Cámara de Comercio de Cartagena. El resultado se obtiene de la suma de los capitales que invierten inicialmente las empresas que se constituyen (para la obtención del registro mercantil), más (menos) el capital de las empresas reformadas, menos el capital de las empresas liquidadas o disueltas. No incluye los datos del sector financiero y de organizaciones sin ánimo de lucro.

Durante el primer periodo semestral del 2005 Cartagena experimento una mejora en el desempeño del movimiento empresarial. Por una parte se constituyeron en Cartagena y la jurisdicción de la Camara de Comercio 512 nuevas empresas, a lo que se sumo la reforma de 290 ya existentes⁵⁸.

Este resultado, permite inferir la tendencia que se esta dando a la renovación del tejido empresarial de la ciudad.

En cuanto a la inversión neta de capitales, definida como la suma del capital constituido de las nuevas empresas, más las reformas de capital hechas a las existentes, menos el capital de las empresas liquidadas, se observa evidencia de un incremento con respecto al primer semestre del año 2004. Este incremento fue en términos absolutos pasar de \$27.422,2 millones a \$88.437 millones.

De acuerdo con la composición de la inversión neta por las ramas mas significativas de la actividad económica, estas se han realizado en las inmobiliarias, empresariales y de alquiler con una participación del 60,8% del total de la inversión neta, y en el comercio al por mayor con el 34,6%⁵⁹.

Tabla 7. Participación de la Inversión Neta en Cartagena de Indias según actividad económica

Actividades	Part %
Otros sectores	0,04
Agricultura, ganaderia	0,1
Interm. financiera	0,1
Construccion	0,3
Servicios	0,46
Hoteles y restaurantes	0,4
Pesca	0,8
Industria Manufact.	1,2
Transporte	1,2
Comercio	34,6
Inmobiliarias	60,8
Total	100

Fuente: Datos obtenidos de la Camara de Comercio de Cartagena, Informe de Coyuntura Económica.

⁵⁸ Cuadernos de Coyuntura Económica Cartagena de Indias primer semestre año 2005, publicado por la ANDI, Banco de la Republica., Observatorio del Caribe, Camara de Comercio de Cartagena, Universidad Tecnológica de Bolívar y la Universidad Jorge Tadeo Lozano.

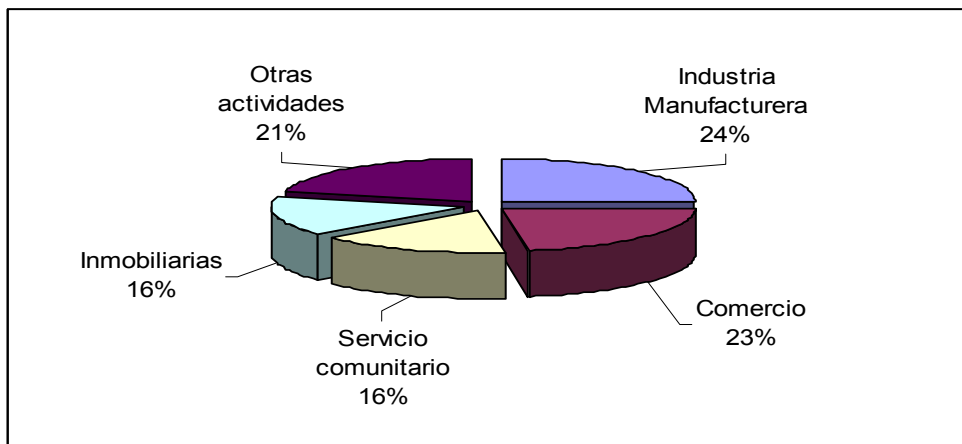
⁵⁹ Las cifras son tomadas del informe de coyuntura económica para el primer semestre del año 2005, fuente datos Camara de Comercio y otros autores.

La tabla 7, esta reflejando la intención de inversión de capitales hacia donde se esta moviendo. Llama la atención la concentración de esta en las actividades de Comercio e inmobiliarias, no así en áreas tan estratégicas como infraestructura, transporte o servicios, teniendo en cuenta la vocación natural de la ciudad, pues históricamente es reconocida en el campo del comercio y turismo, no obstante ha repuntado la inmobiliaria con un factor importante como la compra de activos por parte de colombianos radicados en el extranjero principalmente en los Estados Unidos de América.

Con respecto a la concentración de la inversión neta de capitales según tamaño de empresa, sobresale para el primer semestre del año 2005 la participación de la pequeña empresa con un 61,6% y la microempresa con un 34,8%⁶⁰.

167 microempresas y 95 pequeñas empresas reformaron sus capitales en un monto equivalente a los \$573.479,8 millones. Esta cifra esta reflejando un despertar de la ciudad hacia la creación de este tipo de empresas como una alternativa de organización formal y alternativa de generación de empleo.

Grafica 7. Principal concentración de la inversión neta de capitales en el primer semestre del 2005 en Cartagena de Indias.



Fuente: Datos obtenidos de la Camara de Comercio de Cartagena con base En el registro Mercantil.

⁶⁰ Ibid 7

Dentro de la constitución de las nuevas empresas se observa entre otras actividades de industria manufacturera con un 25% de participación en el capital total, comercio al por mayor y menor con un 22,7%, otras actividades de servicio comunitario con una participación del 15,8% y las actividades inmobiliarias con 15,5%.

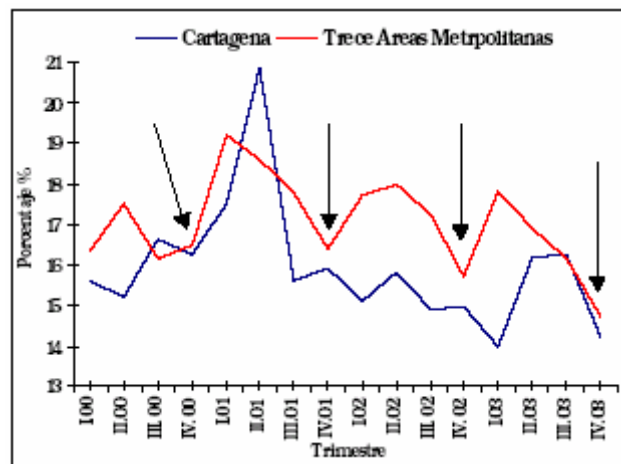
3.2.5 Situación Laboral

El buen clima observado en los sectores económicos de Cartagena durante el año 2003, tuvo efectos positivos en el mercado laboral de la ciudad. En efecto, la tasa de desempleo en el último trimestre del año 2003 fue de 14,22%, lo cual significó una reducción de 0.8 puntos porcentuales con respecto a la del mismo periodo de 2002. Según cifras del DANE, en los últimos 4 años Cartagena ha tenido tasas de desempleo trimestrales cada vez menores y en la mayoría de los casos más bajas que las presentadas en las trece principales ciudades y áreas metropolitanas del país (ver gráfica No. xx). Esto ratifica que la tasa de desempleo sigue bajando años tras año en Cartagena⁶¹ luego del periodo de la crisis.

Aunque también se ilustra en la gráfica un comportamiento cíclico, en los primeros Trimestres de cada año siempre aumenta la tasa y luego disminuye al final de los mismos.

⁶¹ Al respecto se debe tener cuidado en esta apreciación, es posible que la aparición del Moto taxismo no este permitiendo ver una realidad. Esta actividad ilegal puede estar causando costos de oportunidad y económicos mayores a la ciudad de los que se pueden ver a simple vista. Oculta el calculo real de la tasa de desempleo producido de la ciudad.

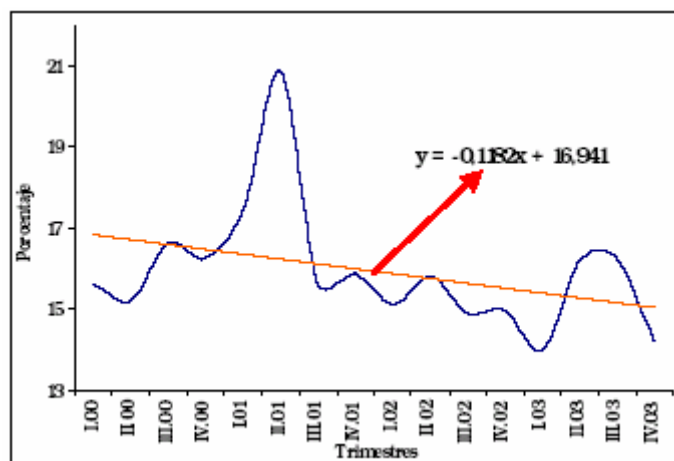
Grafica 8 Tasa de desempleo trimestral en Cartagena y 13 áreas metropolitanas periodo 2001-2003.



Fuente: DANE

Ahora la pregunta se hace con respecto al corto plazo, ¿cual seria la curva de ajuste de esta tendencia en el corto plazo? La grafica siguiente permite observar este resultado:

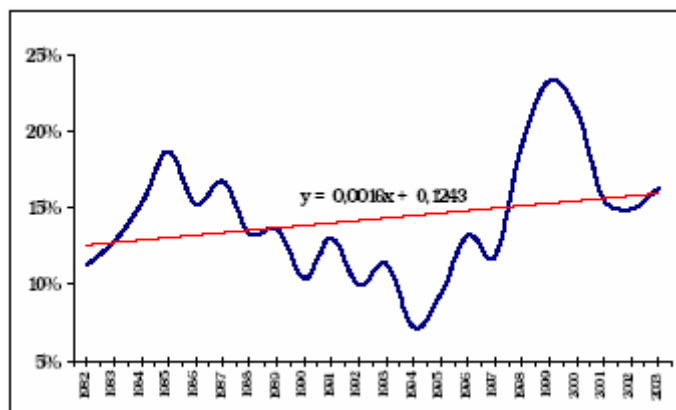
Grafica 9. Curva tendencia corto plazo tasa de desempleo en Cartagena de Indias periodo 2000 al 2003.



Fuente: DANE – Informe Cartagena en Síntesis Camara de Comercio.

La grafica 9, permite observar que en el corto plazo la tendencia es a disminuir en la medida que pasa el tiempo, pero el periodo que refleja coincide prácticamente con la aparición del mototaxismo en la ciudad. Entonces ¿que se podría observar en el largo plazo?

Grafica 10. Tendencia a largo plazo de la tasa de desempleo en la ciudad de Cartagena de Indias.

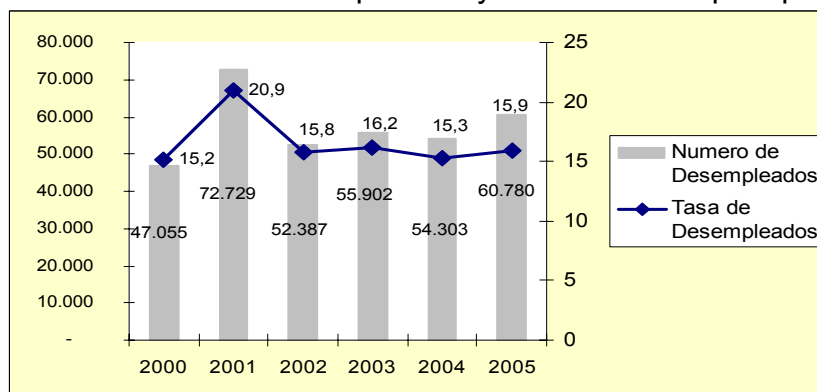


Fuente: DANE- Cartagena en Síntesis Camara de Comercio.

En el largo plazo, como se aprecia en la grafica, la tendencia de la tasa de desempleo tiende a aumentar de no cambiarse la tendencia.

A mediados del año 2005, la tasa de desocupación es del 15,9%, ubicándose en el cuarto registro mas alto del país después de Ibagué, Manizales y Pereira, siendo además una de las pocas ciudades donde el desempleo en vez de disminuir aumento. Esto quiere decir que del segundo semestre del 2004 la tasa de desocupación se encontraba en 15,3% y al primer semestre del 2005 pasa a 15,9% de la población activa lo que significa que para este primer semestre del año 2005 se dieron 6.500 nuevos desempleados. La suma total de desempleados llego a junio del 2005 a un total de 60.780 personas.

Grafica 11 Número de desempleados y tasa de desempleo periodo 2000-2005

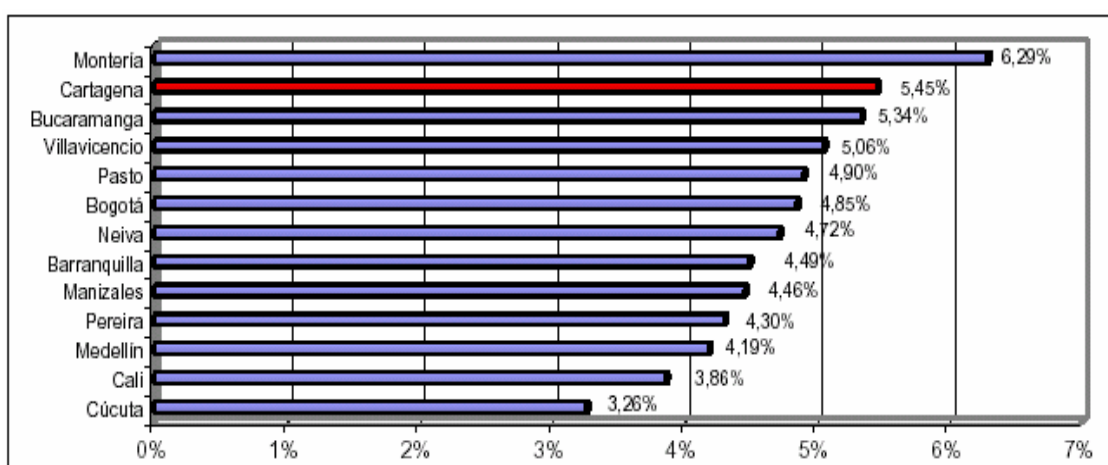


Fuente: DANE- Encuesta Nacional de Hogares

3.2.6 Comportamiento en los Precios

En el contexto nacional, Cartagena fue la segunda ciudad del país donde se presentaron los mayores incrementos en el nivel de precios en los primeros seis meses del año, detrás de Montería, donde se registró una inflación acumulada del 6,29%. Estas dos ciudades, junto con Bucaramanga (5,34%), Villavicencio (5,06%), Pasto (4,90%), Bogotá (4,85%) y Neiva (4,72%), mostraron niveles de inflación superiores al promedio nacional (Gráfico 12).

Grafica 12. Inflación acumulada 13 principales ciudades año 2004.



Fuente: DANE

Cartagena para el año 2005, sigue manteniendo su posición como una de las ciudades más caras del país. Entre sus componentes de mayor costo se encuentran: Servicios Públicos, Transporte, Arriendos habitacionales, Educación Básica a nivel privada, y Alimentos en el campo de las hortalizas y legumbres.

3.2.7 Comportamiento Industrial de Cartagena

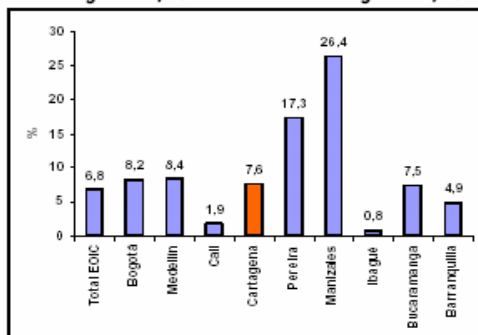
Desde principios del 2004, la actividad industrial mostró excelentes indicadores y mantuvo este comportamiento a lo largo de todo el primer semestre, de acuerdo con los resultados de la Encuesta de Opinión Industrial Conjunta (EOIC). En efecto, en el primer semestre la industria continúa con crecimientos

superiores al 6% en producción y ventas, la utilización de la capacidad instalada está en los niveles históricos, los inventarios son calificados en su mayoría como normales o bajos, los pedidos son buenos y, en general, el clima es propicio para los negocios. Para el segundo semestre, el panorama industrial parece bastante favorable, ya que más del 98% de los empresarios espera un segundo semestre igual o incluso mejor. Todo esto en un marco macroeconómico favorable, donde la inflación continúa en tasas de un dígito y los intereses siguen estables en niveles históricamente bajos. Al buen desempeño económico se le agrega una mejor situación en materia de seguridad⁶².

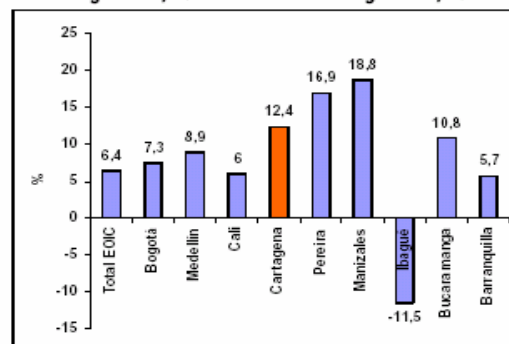
De acuerdo con los resultados de la Encuesta de Opinión Industrial Conjunta (EOIC), que la ANDI realiza con ACICAM, ACOPI, ACOPLASTICOS, ANDIGRAF, ANFALIT, CAMACOL, ICPC y la Cámara Colombiana del Libro en el período enero-junio del 2004, comparado con el mismo período del 2003, la producción del sector industrial de Cartagena aumentó 7.6% y las ventas totales 12.4%, superando los niveles del total nacional (6.8% y 6.45% respectivamente). Hace un año estas tasas eran para Cartagena de 6.8% y 1.8%, y para el país de 3.6%, 2.6% respectivamente. (ver grafica 13)

Grafica 13 Comparativo Ventas y Producción Industrial para el periodo 2003-2004 Cartagena de Indias con principales ciudades del país.

**Variación de la producción industrial
Enero-junio/2004 vs enero-junio/2003**



**Variación de las ventas totales
Enero-junio/2004 vs enero-junio/2003**



Fuente: Informe de Coyuntura Económica Regional –ICER- 2004.

⁶² Tomado del Informe de Coyuntura Económica Regional-ICER- elaborado entre otros por : Banco de la Republica, Camara de Comercio de Cartagena de Indias, Universidad Jorge Tadeo Lozano, ANDI.

La utilización de la capacidad instalada, en junio del 2004 se situó en 79.3% en Cartagena y en 74.1% el promedio nacional, colocándose en el nivel histórico de este indicador en la EOIC. En hilatura, curtidos y preparados de cuero, papel y cartón, sustancias químicas básicas, productos de plástico, productos de cerámica no refractaria, hierro y acero, maquinaria de uso especial, aparatos de uso doméstico y autopartes, este indicador supera el 80%⁶³.

La variación para el año 2005 no es muy significativa, se mantiene relativamente igual al comportamiento del 2004.

Los principales obstáculos que enfrentan los empresarios en el normal desarrollo de sus negocios continúan siendo: baja demanda, costo y suministro de materias primas, bajos márgenes de rentabilidad, falta de capital de trabajo, incertidumbre sobre la evolución del tipo de cambio, contrabando, cartera y problemas de orden público.

3.3 LA SITUACION SOCIAL EN CARTAGENA DE INDIAS

El panorama en el tema social no es tan alentador como en lo económico, las cifras de la Secretaría de Planeación Distrital señalan que un 54% de la población cartagenera – la cual representa 46.17% del total de la población del departamento de Bolívar - se encontraba sisbenizada en los niveles 1 y 2; estos niveles recogen, según la metodología utilizada por el Departamento Nacional de Planeación, los grupos poblacionales de mayor pobreza e iniquidad. Si a éstos dos niveles le sumamos el nivel 3, el porcentaje aumenta a 65%, con lo cual se muestra más dramática la situación de la ciudad⁶⁴.

Es alarmante que se registraran en Cartagena 189,601 personas más en el Sistema de Identificación y Clasificación de Potenciales Beneficiarios para los Programas Sociales, de las cuales 90,887 (48%) fueron clasificadas en el nivel

⁶³ Ibid 10

⁶⁴ Datos tomados de la Secretaria de Planeacion del Distrito de Cartagena de Indias.

1, 80,958 en el nivel 2 y 16,780 en el nivel 3. Por otro lado, un 33% de los nuevos sisbenizados son madres cabezas de familias. Igual de preocupante es el hecho de que la mayor parte de la población sisbenizada (48%) se encuentra en el rango de edad más joven, de 0 a 24 años²⁴, con lo que se infiere que los padecimientos de la pobreza se concentran en los habitantes de menor edad. Las cifras acumuladas señalan que desde 1995 se han sisbenizado en Cartagena un total de 666,113 personas.

Los barrios con mayor número de población sisbenizada en el nivel 1 y 2 son: Olaya Herrera con 52,259 personas, seguido de El Pozón con 39,363, luego aparece Nelson Mandela con 25,262 y por último San Francisco y La Esperanza con 16,781 y 12,555 respectivamente. Para agravar ésta situación, Cartagena recibió en 2003 según la Red de Solidaridad Social, 7,138 familias desplazadas que sumaron 31,136 personas, esto contabiliza el 2% del total de desplazados históricamente en Colombia. Cartagena recibe principalmente personas desplazadas de los municipios de los Montes de María y del Sur de Bolívar⁶⁵.

Con relación a la salud⁶⁶, la crisis de la red hospitalaria pública de la ciudad, materializada a través del cierre del Hospital Universitario de Cartagena y la Clínica del Club de Leones, se agudizó en el año 2003 tocando fondo. La crisis redujo considerablemente la oferta de servicios de salud en hospitales de segundo y tercer nivel; para el año en estudio el Distrito solo contaba con 1,360 camas disponibles en toda la ciudad (tanto pública como privada), para atender las necesidades de salud de una población de más 978,000 habitantes según proyecciones del DANE. Esto arroja una tasa de una cama por cada 720 cartageneros.

En materia educativa se ha venido mejorando, el Distrito ha alcanzado una tasa de Cobertura bruta en educación básica de 94%, que equivale a un total de 253,339 estudiantes matriculados. Sin embargo aún hay mucho camino por

⁶⁵ Datos tomados de la Secretaria de Salud y Desarrollo Comunitario del Distrito de Cartagena.

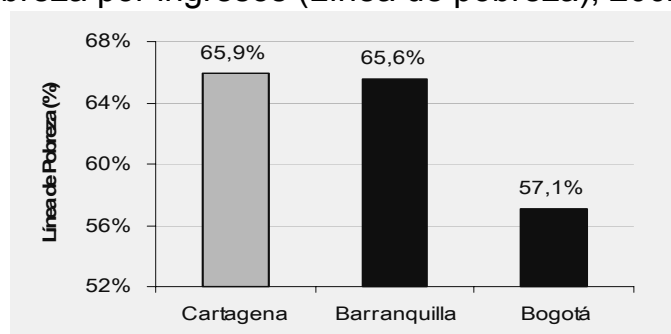
⁶⁶ Ibid 13

recorrer, un estudio elaborado por el Observatorio del Caribe Colombiano y la Universidad de Cartagena señala que la educación y la economía marchan en direcciones contrarias: "mientras se consiguen los más altos desempeños en lenguaje y física; dos áreas vitales para la economía de la ciudad, química e inglés, son las de más bajo desempeño" (Abello, Balseiro y Novoa, 2004, pág. 5).

El sistema educativo de la ciudad no ha podido superar sus fallas estructurales en: infraestructura física y humana, carencia de recursos económicos, y se sigue presentando el fenómeno de la intervención de "Politiquería" para satisfacer intereses particulares de grupos de poder. No obstante el actual gobierno distrital en cabeza del Alcalde Nicolas Curi a tratado de poner como jefes de cartera a destacadas personalidades de la ciudad, en el caso particular de la Secretaria de Educación, se encuentra una representante del sector industrial de la ciudad la Dra. Roxana Segovia, se ha visto en la intrincada lucha contra estas langostas politiqueras que arrasan con los recursos.

En la medición de las desigualdades el coeficiente de Gini es, tal vez, el indicador más ampliamente utilizado para evaluar el grado de concentración del ingreso en los diferentes grupos que componen la sociedad. El coeficiente es un número que toma un valor entre 0 y 1, y cuanto más se acerque su valor a la unidad, indicará mayores niveles de desigualdad en la distribución del ingreso, lo que indicaría que hay una conexión entre bajos niveles de concentración del ingreso y zonas relativamente más pobres⁶⁷.

Grafico 14. Pobreza por ingresos (Línea de pobreza), 2002



Fuente: Cálculos del autor con base en ENH-DANE.

⁶⁷ Ibid 17

En el caso de Cartagena presenta el nivel más bajo en la distribución del ingreso frente a Barranquilla y Bogotá. Sin embargo su tendencia es creciente como lo muestra el Gráfico 14, lo que en sí mismo representa un retroceso que se explica por el hecho de que cada vez una porción menor de la población concentra la mayor cantidad del ingreso total de la ciudad, y que cada vez los más pobres se benefician menos del escaso progreso económico de la ciudad⁶⁸.

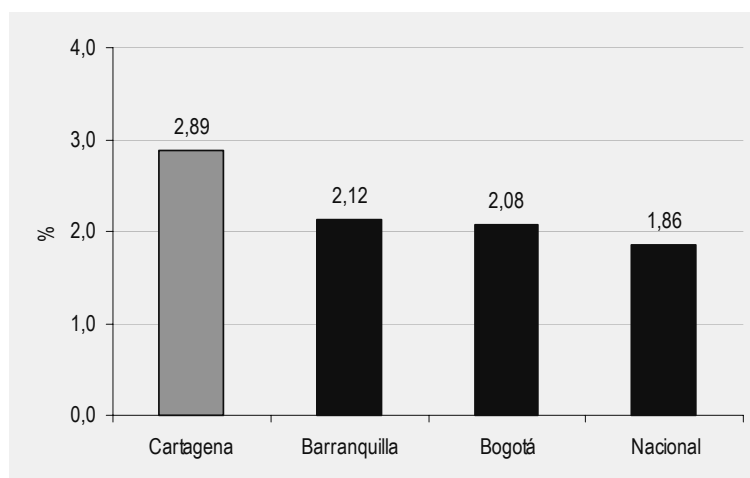
3.3.1 Población

La tasa de crecimiento de la población de Cartagena se ha mantenido en un rango de crecimiento entre el 2% y el 5% cuando se analizan las cifras del periodo 1987-2003 (el promedio anual fue del 2.89%). El hecho más notable es que el ritmo de crecimiento se ha ido desacelerando, aunque al final del decenio de los ochenta y hasta bien entrados los años noventa Cartagena siempre creció a una tasa superior al 3%. A partir de 1998, el ritmo de crecimiento se situó por debajo de este valor.

Si bien en términos relativos se crece a una tasa menor respecto al final de los ochenta, hoy Cartagena tiene alrededor de 400.000 habitantes más que en 1987. Este menor ritmo de crecimiento se explica por el hecho de que mientras en 1987 había un nuevo habitante de la ciudad por cada 28 que ya habitaban en ella, en 2003 a cada nuevo habitante de Cartagena le correspondían 37. Es decir, el menor ritmo de crecimiento se explica porque la base poblacional de la ciudad es más grande hoy, pero en términos absolutos la ciudad cada día tiene un mayor número de nuevos habitantes cada año.

⁶⁸ Si se compara el nivel de bienestar de la ciudad con respecto del de 1994, se observa un estancamiento del ingreso por habitante: en 2001 este indicador fue de 5,4001 millones de pesos de 2003, mientras en 1994 fue de 5,411 millones.

Gráfico 15. Tasa promedio de crecimiento de la población de Cartagena periodo 1995 - 2004



Fuente: DANE

En comparación con sus principales referentes (regionalmente Barranquilla y nacionalmente Bogotá), se observa que Cartagena ha tenido un mayor ritmo de crecimiento desde 1995 hasta 2004 (Gráfico 15). A pesar de ello, en términos absolutos Cartagena sigue teniendo un tamaño mucho menor. En 1995, había 7,3 habitantes en Bogotá y 1,4 habitantes en Barranquilla por cada habitante en Cartagena. Para 2004 los indicadores correspondientes eran de 7 y 1.3, respectivamente. Este crecimiento poblacional en la ciudad aún no es suficiente para equiparar el atractivo como potencial centro de consumo que sí representan Bogotá y Barranquilla; sin embargo, Cartagena ha llamado la atención de inversionistas en el país⁶⁹. Estas tres ciudades han estado recibiendo gran parte de las poblaciones desplazadas por la violencia en el país. De tal forma, la presión que existe sobre el sistema público de lo social en los tres casos es similar⁷⁰.

En esta medida, Cartagena, por su carácter de principal polo turístico del país, compensa la relativa desventaja que tiene por su menor tamaño poblacional. Este análisis será complementado de mejor manera con otros aspectos relativos al factor humano, en esta misma sección.

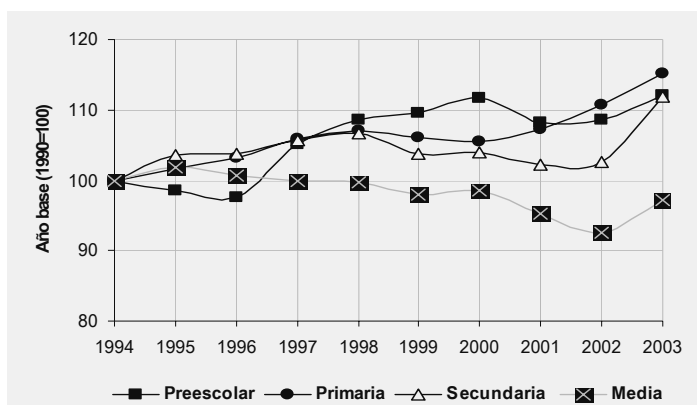
⁶⁹ Según información de prensa, las cadenas Éxito y Carrefour proyectan abrir sedes en esta ciudad.

⁷⁰ Ibid 17

3.3.2 Educación

El análisis del crecimiento de las tasas de cobertura bruta por niveles educativos en Cartagena muestra un avance sostenido desde 1994 (Gráfico 4). En efecto, las políticas educativas de las ciudades han sido agresivas en incorporar en los últimos años al sistema educativo a la población desescolarizada. En este punto la ciudad ha tenido notables avances principalmente en los primeros niveles del ciclo de formación (preescolar y primaria). Sin embargo, en educación secundaria y media se siguen teniendo problemas de cobertura, no obstante que la secundaria hacia 2003 creció al mismo ritmo que la cobertura primaria, en términos absolutos aún no alcanza sus niveles (Grafica 16).

Gráfica 16 Índice de crecimiento de la tasa de cobertura bruta en Cartagena 1994-2003

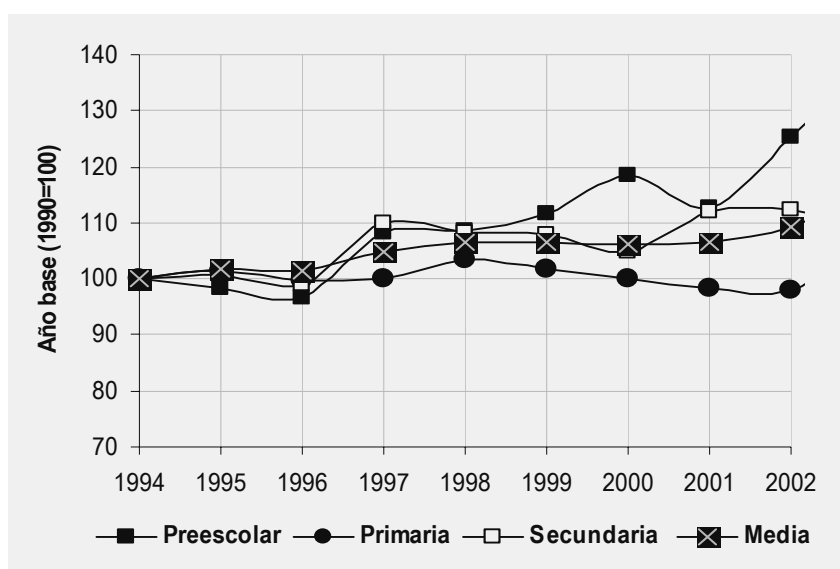


Fuente: Cálculos del Observatorio del Caribe Colombiano con base en MEN-DANEC600 - Res 166 y Análisis Sectorial Planeación Educativa Cartagena

En tanto, en educación media se observa una tendencia decreciente entre 1994 y 2002 en el ritmo de crecimiento, revirtiéndose sólo en 2003. Este punto es vital para corregir en el futuro, considerando que se debe mantener a los educandos en el sistema para capacitarlos de la mejor manera y llevarlos a la educación universitaria.

Las tasas de cobertura neta han crecido a un ritmo de tendencias contrarias a las observadas en la cobertura bruta de la ciudad (Gráfica 16)⁷¹. Es decir, mientras que en cobertura bruta los mayores crecimientos se presentaron en preescolar y primaria, en cobertura neta el nivel de primaria presenta las menores tasas de crecimiento. De otro lado, así como en cobertura bruta los niveles de secundaria y media presentan los menores crecimientos, en cobertura neta presentan crecimientos sólo superados por el nivel preescolar.

Gráfico 17. Índice de crecimiento de la tasa de cobertura neta en Cartagena 1994-2003



Fuente: MEN y Observatorio del Caribe Colombiano.

Esto indica que el grueso del crecimiento de la cobertura en el nivel primaria se ha encausado a estudiantes con edades por encima de la ideal para los grados en los que se encuentran. No ocurre así en los dos niveles de educación posteriores. Por tanto, el mayor crecimiento en el indicador de los dos últimos niveles (secundaria y media) está alimentado por los estudiantes que han hecho su tránsito de manera normal hasta la primaria, en unos casos, y la secundaria en el otro. En este sentido, la política de incremento en cobertura en primaria iniciada en la década anterior se refleja en este último proceso, un hecho que resulta positivo en la medida en que si los educandos logran su tránsito completo y de manera oportuna (edad requerida en cada nivel), la ciudad gana en cuanto a la valoración y capacitación de su recurso humano.

⁷¹ Con respecto al valor de esta tasa en la ciudad ha girado un debate metodológico. El valor presentado aquí corresponde al definitivo calculado con base en la información del Ministerio de Educación Nacional.

Cuadro 8. TASAS DE COBERTURA EN PRIMARIA Y SECUNDARIA, 2003.

	Primaria	Básica secundaria	Media	Tasa global de cobertura neta (2002)	Tasa global de cobertura bruta
Bogotá	83,7%	85,9%	85,9%	89,9%	98,2%
Barranquilla	86%	91%	75%	72,5%	77,4%
Medellín	125%	115%	80%	101,3%	105,8%
Manizales	121%	116%	85%	93,1%	104,1%
Bucaramanga	110%	114%	73%	84,8%	94,6%
Cartagena	110%	99%	72%	80,3%	90,2%

Fuente: MEN y Observatorio del Caribe Colombiano.

Desde el punto de vista regional, la tasa de cobertura de Cartagena muestra una ventaja en relación con Barranquilla, la principal economía urbana de la Costa Caribe colombiana (cuadro 8). Sin embargo, aún no se ha logrado equiparar las tasas de cobertura bruta de Bogotá. En el nivel nacional, Cartagena presenta una buena posición en este ítem.

Gráfico 18 Tasa de Cobertura Bruta, 2003

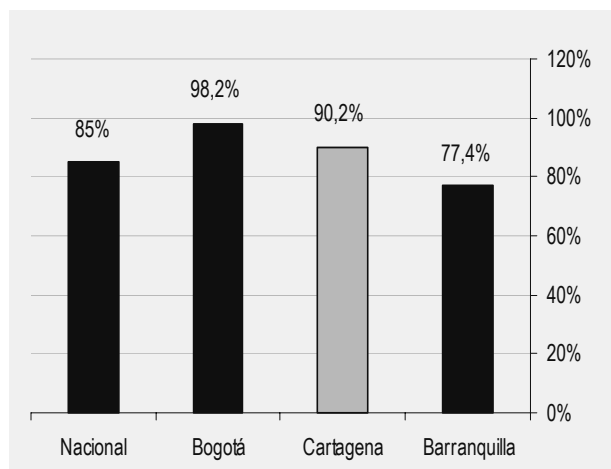
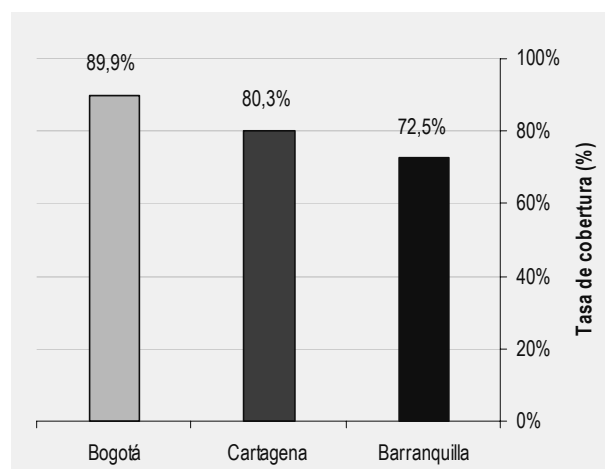


Gráfico 19 Tasa de Cobertura neta, 2003



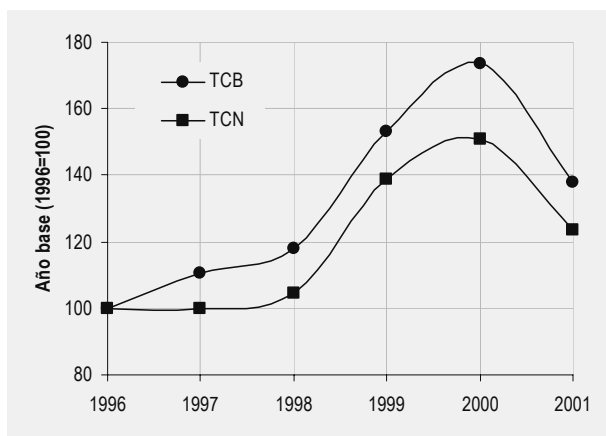
Fuente: Observatorio del Caribe Colombiano con base en MEN-DANEC600.

De otro lado, en cobertura neta, la posición relativa de Cartagena respecto a sus dos puntos de comparación se mantiene: ventaja frente a Barranquilla y desventaja frente a Bogotá (Gráfico 19). Esto muestra entonces que el problema de estudiantes con edades por encima de la ideal afecta por igual a las tres ciudades. Este análisis es aún incompleto por cuanto no se ha considerado el aspecto calidad. Finalmente, se debe señalar que aún hay un margen para mejorar la tasa de cobertura por cuanto no se ha alcanzado el

parámetro ideal. En las gráficas se muestran los comparativos de tasas brutas y netas de Cartagena respecto a Bogotá y Barranquilla.

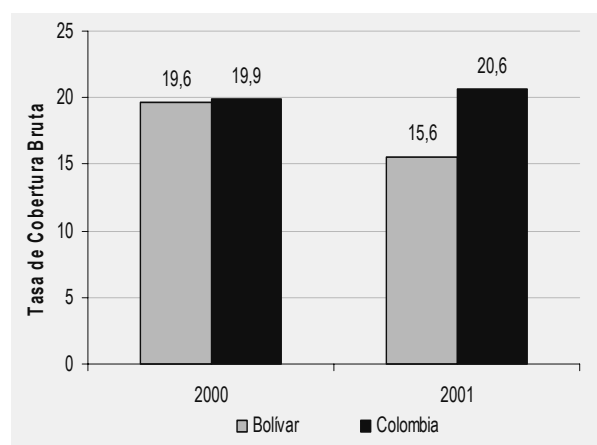
En el nivel universitario, se observa que la cobertura se incrementó de manera sostenida entre 1996 y 2000 (Gráfico 20). Esto se debe a la mayor oferta educativa en la ciudad debido a la apertura de varias universidades en este lustro. No obstante, en 2001 el índice de cobertura aminora su ritmo de crecimiento, principalmente como consecuencia de la crisis económica que se manifiesta con mayor fuerza entre 1999 y 2001⁷². Esta mayor cobertura es positiva en la medida que se puede cualificar una mano de obra que de otra forma pasaría a ser un recurso no calificado para acometer los desafíos que implica un escenario más competitivo y globalizado.

Gráfico 20 Índice de crecimiento de la Cobertura de educación superior en Bolívar, 1996-2001



Fuente: MEN y Observatorio del Caribe.

Gráfico 21 Tasa de cobertura de la educación superior en Bolívar y Colombia, 2000-2001



Fuente: MEN y DNP.

La educación superior en el departamento de Bolívar está concentrada en su mayoría en la ciudad de Cartagena. El Gráfico 21 muestra que la tasa de cobertura retrocedió de manera significativa, lo cual tendrá implicaciones futuras para la competitividad de la ciudad y el departamento por cuanto el no acceso de un porcentaje significativo de su población a la educación superior

⁷² La crisis se manifiesta desde 1999. Posiblemente, entre 1999 y 2000 las personas echaron mano de sus ahorros o vendieron activos o algunas propiedades domésticas para solventar la situación. Para 2001, entonces, los recursos a los cuales acudir para seguir en sus estudios pudieron estar escasos y por tanto, se vieron obligadas a retirarse del sistema.

marca una desventaja respecto a otras regiones con mejores grados de cualificación de su recurso humano.

Un aspecto adicional del análisis del recurso humano en Cartagena es el grado de alfabetización. En la ciudad la tasa de analfabetismo ha mostrado una disminución entre 1997 y 2003: de una tasa de casi el 7% se pasó al 5,6% (Gráfico 22). A pesar de ello, la tasa de analfabetismo es alta respecto a la capital del país, pero muy similar a los parámetros regionales (Gráfico 23). La tasa de analfabetismo es similar a la de Barranquilla y apenas 0,2% más alta que la de Bogotá. La mayor parte de esta población analfabeta está constituida por personas mayores de 40 años, por lo que en este punto se puede afirmar que la ciudad está en casi en iguales condiciones con las dos ciudades referentes.

Gráfico 22. Tasa de analfabetismo en Cartagena, 1997-2003

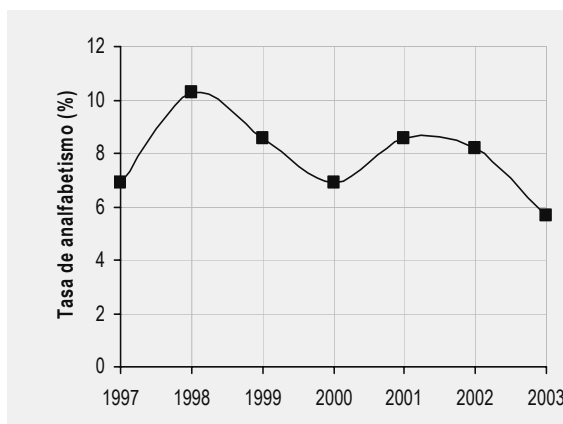
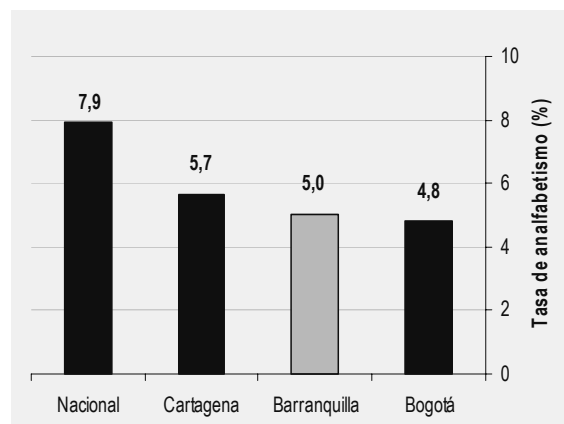


Gráfico 23. Tasa de analfabetismo en C/gena y otras ciudades, 2003



Fuente de los dos gráficos: DANE-ENH

La relación alumno-profesor (AP) ha sido utilizada en los estudios de educación desde diferentes ópticas: puede indicar el estado de la calidad o de la eficiencia de los procesos educativos. En general, se acepta que una medida ideal de este indicador debe fluctuar entre 30 y 35 alumnos por cada profesor. En el caso de Cartagena este indicador ha presentado una disminución si se le

compara al valor presentado en 1996 (Gráfico 24). Para los tres niveles estudiados cada profesor atiende en promedio un menor número de estudiantes. Si bien esto puede ser positivo para los procesos de enseñanza-aprendizaje, en términos de eficiencia productiva puede significar que se está despilfarrando el recurso docente⁷³.

La baja relación AP de Cartagena (Gráfico 25) sugiere hacia el futuro que la ciudad puede derivar una ventaja por cuanto está siendo más eficiente en el uso del recurso docente. Sin embargo, estudios referentes al sector educativo en Bolívar y Cartagena muestran que la calidad de la educación en estos dos entes no es la mejor y está rezagada respecto a la de ciudades como Bogotá⁷⁴. En este sentido, esta mayor eficiencia no se ha traducido en mayores niveles de calidad.

Gráfico 24 Índice de crecimiento relación alumno-profesor en Cartagena 1996-2002

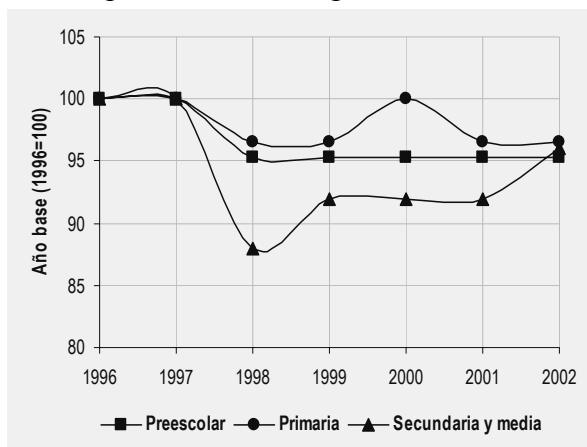
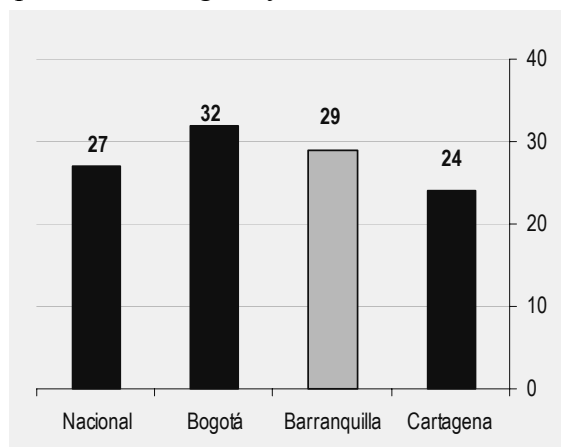


Gráfico 25 Relación alumno-profesor en C/gena y ciudades, 2003



Fuente: Observatorio del Caribe del Colombiano con base en MEN

El Índice de Logro Educativo (ILE) es un componente del Índice de Desarrollo Humano (IDH). Es un indicador que incorpora la matrícula combinada (básica, media y superior) y la tasa de alfabetismo de un país o una región. En el caso

⁷³ En primaria por ejemplo, en 1996 un se utilizaba un docente por cada 29 alumnos, mientras que en 2003 la relación se ubicó en 1 a 28. En secundaria y media la relación pasó desde 1 a 25 hasta 1 a 24. A pesar de ello, esto se puede considerar positivo por cuanto significa que en términos de asignación de recurso docente las necesidades de la ciudad no son apremiantes.

⁷⁴ Navarro, Jorge (2004). *Informe de progreso educativo en Bolívar y Cartagena 1994-2004*, Observatorio del Caribe Colombiano, PREALC-Emprearios por la Educación-Corpoeducación, Mimeo.

de Cartagena este índice mostró un descenso pronunciado desde 1996 hasta 2001. Esto muestra que la ciudad desmejoró su competitividad respecto a sí misma. En últimas, el gráfico recoge el análisis previo del factor educación en Cartagena.

Otro subfactor del recurso humano es el denominado logro educativo, medido a través del ILE. En este campo, Cartagena presenta menores logros que Bogotá y Barranquilla. Dado el análisis que se hizo anteriormente respecto a este mismo factor⁷⁵, la razón de este atraso reside en la cobertura de la educación superior (que hace parte del índice de logro educativo). En este aspecto se puede decir que el saldo final en el factor educación no es el más promisorio para Cartagena frente a sus dos referentes y aún hay tareas por hacer para mejorar en este aspecto.

Gráfico 26 Crecimiento del Índice de Logro Educativo en Cartagena, 1995-2002

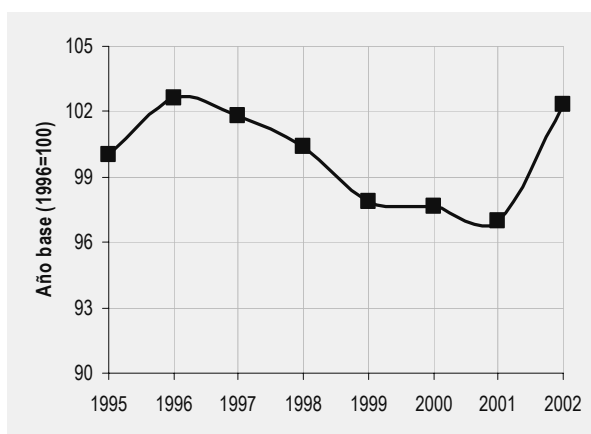
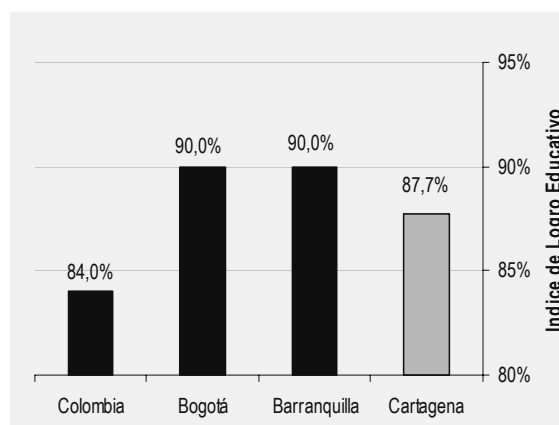


Gráfico 27 Crecimiento del índice de Logro Educativo, 2000



Fuente: Cálculos del Observatorio del Caribe Colombiano con base en Secretaría de Educación Distrital y MEN – DANE C600.

⁷⁵ Equiparación en analfabetismo respecto a Bogotá y Barranquilla; ventaja frente a Barranquilla y desventaja respecto a Bogotá en cobertura de educación básica y media.

En resumen, en términos de recurso humano Cartagena está en desventaja competitiva frente a sus referentes regional y nacional. En lo demográfico, sus competidores son más atractivos desde el punto de vista de población-consumo, dado el mayor tamaño. De igual manera, el PIB *per cápita* de estas dos ciudades es más grande que el de Cartagena, reforzando la ventaja de estas dos ciudades en el factor demográfico. Hay que anotar que en el sector laboral, la desventaja de Cartagena resulta de factores estructurales que han hecho del trabajo informal y sin mínimas garantías sociales la fuente de empleo más notable. Finalmente, aunque en algunos indicadores en educación la ciudad parece tener algunas ventajas, el resultado global de este factor es una desventaja. Podría decirse que la ciudad no ha logrado catalizar en una ventaja total las ventajas parciales que tiene en algunas áreas en lo educativo.

4. INTERNACIONALIZACION CIUDAD CARTAGENA DE INDIAS

4.1. INTERNACIONALIZACIÓN DE LA ECONOMÍA

Durante las dos últimas décadas del siglo XX, las relaciones económicas, sociales, políticas y culturales de las naciones sufrieron cambios estructurales significativos. Estas transformaciones se facilitaron por los avances tecnológicos, en especial en las comunicaciones y la información, así como también por una mayor voluntad de los líderes y gobernantes de establecer relaciones comerciales y lazos de cooperación más estrechos. De igual forma, la economía mundial ha evolucionado hacia un proceso de integración regional, acompañado de una mayor eliminación de las barreras al comercio, aumentando considerablemente el intercambio de bienes y servicios⁷⁶.

De forma paralela, después de la Segunda Guerra Mundial se consolidaron nuevos mecanismos y herramientas para la toma de decisiones en el ámbito mundial. La creación de instituciones y organismos multilaterales como la Organización de Naciones Unidas, el Fondo Monetario Internacional, y el Banco Mundial y la Organización Mundial de Comercio⁷⁷, sirvió de base para darle dinámica a este nuevo orden mundial (Cepal, 2002).

Estos fenómenos de dimensión global tienen repercusiones en el ámbito regional, nacional y local. En este sentido, se ha acuñado el término de globalización o mundialización para definir este conjunto de características supranacionales que afectan directamente las naciones y los territorios subnacionales; sin embargo, aún no existe un consenso sobre una definición única, ya que el mundo académico plantea diferentes enfoques y contextualización de este neologismo. En este documento se entiende la

⁷⁶ Tomado del estudio de competitividad de Cartagena de Indias, realizado por el Observatorio del Caribe y la Cámara de Comercio, dirigido por el Economista Aran Espinosa y otros.

⁷⁷ Para el caso regional se pueden mencionar ejemplos como el de la Organización de Estados Americanos y el Banco Interamericano de Desarrollo.

globalización como un concepto multidimensional que abarca diferentes tópicos, y en parte esta definición refleja la noción de competitividad que aquí se desarrolla.

El proceso de internacionalización de las economías nacionales, pilar fundamental de la actual globalización, se empezó a gestar desde los mismos comienzos del capitalismo. Los autores de la época razonaban sobre la importancia del comercio en el enriquecimiento de las naciones, basados en teorías del comercio internacional, fundamentadas en las ventajas absolutas y comparativas.

La actual tendencia mundial plantea un cambio teórico y práctico en la concepción del comercio internacional; en el pasado pesaban las ventajas absolutas y comparativas al momento de considerar las oportunidades comerciales de una región; actualmente las naciones concentran sus esfuerzos en generar ventajas competitivas que le permitan una mayor penetración y mantenimiento en el mercado (Trebilcock y House, 1999).

El concepto de ventajas competitivas no se asocia únicamente a un producto individual, contempla también las ventajas que este sentido pueda desarrollar un territorio específico, dependiendo muchas veces de sus capacidades y condiciones económicas y sociales. Así por ejemplo, estas ventajas dependen de factores interrelacionados mutuamente como el capital humano, la capacidad productiva, la infraestructura, entre otros (Porter, 1998).

Paradójicamente, Colombia se concentró en el siglo XX en mantener flujos comerciales internacionales basados en productos con ventajas comparativas como consecuencia de la abundancia relativa de recursos naturales (petróleo), sin apostarle a la desconcentración de las exportaciones a través de la generación de ventajas competitivas en otros sectores a través de la inversión en ciencia y tecnología y el desarrollo de procesos y productos innovadores⁷⁸.

⁷⁸ Sin embargo, recientemente esta situación ha comenzado a revertirse. Según el DANE, las exportaciones totales del país dependen en un 44% de los productos tradicionales y en 56% esta compuesta de nuevos bienes, lo cual sugiere que algunos de ellos han desarrollado ventajas competitivas.

El país basó su política de desarrollo en el modelo de sustitución de importaciones, buscando fortalecer la industria nacional incipiente sobre la base de garantizarle un mercado interno cautivo y protegido de la competencia extranjera. En años más recientes el país dio un giro hacia el libre comercio a través de la puesta en práctica de una apertura económica bilateral del mercado nacional. Mucho se ha escrito y debatido hasta el momento sobre los beneficios y costos de estos modelos de desarrollo; sin embargo para la Costa Caribe muchos de los cambios esperados de la aplicación de estas reformas, como la relocalización industrial, no han sido exitosas para ciudades portuarias como Cartagena⁷⁹.

Por lo general, el país se ha caracterizado por tener “varias regiones claramente diferenciadas entre sí en aspectos culturales, geográficos, económicos, e históricos. En ello ha jugado un papel definitivo la abrupta geografía, una de las más quebradas del mundo” (Meisel, 2002). El país cuenta con un sector productivo diferenciado por regiones, por ejemplo, la producción de textiles se ubica en Antioquia principalmente, el café en Caldas, Quindío y Pereira, la producción de sustancias químicas en Bolívar. Igualmente, en términos de crecimiento y desarrollo económico hay regiones y departamentos que sobresalen del resto, mientras otros presentan un gran rezago con relación a los promedios nacionales.

Una mirada al comercio interregional⁸⁰ colombiano nos indica que la Costa Caribe es una de las regiones que menos exporta o vende sus productos hacia otras regiones de Colombia (el valor de sus ventas hacia estos mercados únicamente representa el 13.9% de su PIB). La costa se caracteriza por concentrar la mayor parte de sus ventas hacia el exterior, teniendo el mercado interno regional una muy poca incidencia (Cepal, 2002).

No obstante, el sector exportador en la Costa Caribe se encuentra muy concentrado, cerca del 50% de las exportaciones regionales se producen desde los departamentos de Bolívar y Atlántico (la mayor parte de las empresas exportadoras se ubican en sus capitales, especialmente en Cartagena). Los centros de producción no han generado una

⁷⁹ Según cifras de la DIAN, en el departamento de Bolívar únicamente se produce un 11% del valor total en dólares de las exportaciones registradas por la aduana de Cartagena en 2003.

⁸⁰ Ventas (exportaciones) de una región o departamento a otra u otro.

dinámica económica alrededor de sus procesos productivos que arrastre al resto de la región hacia ese mismo nivel de desarrollo. El caso de Bolívar es tal vez el más significativo, ya que la mayor parte de sus exportaciones –las cuales son en su gran mayoría industriales- se producen en su capital⁸¹, con poca incorporación del resto de municipios a los procesos productivos de Cartagena, en especial los del sur del departamento⁸². Por lo anterior, y teniendo en cuenta la importancia de Cartagena en el comercio exterior del departamento, el factor de internacionalización se analizará con base en las cifras de exportaciones industriales de Bolívar, las cuales se producen en más del 95% en la capital⁸³.

Para la medición y análisis de la internacionalización se han identificado tres subfactores que constituyen una aproximación a la realidad comercial competitiva de las regiones. El primer subfactor, comercio global de bienes, incluye dos indicadores: la balanza comercial departamental como porcentaje del PIB departamental y el coeficiente de internacionalización y el potencial exportador. Dentro del segundo subfactor, exportaciones de bienes y servicios, se evalúa la dinámica de las exportaciones y la diversificación de exportaciones y de mercados. El último subfactor, de importaciones de bienes y servicios, se basa en el indicador de tasa de penetración de importaciones y el crecimiento de las importaciones.

4.1.1 Comercio global

Para medir el grado de globalización de una economía se utilizan diversas herramientas, pero en la mayoría de los casos se recurre a la importancia relativa del comercio exterior en el PIB de la economía a dimensionar. Sin embargo, existen otros indicadores menos convencionales como el número de viajes de negocios que hacen los ejecutivos nacionales hacia el exterior, las llamadas a larga distancia internacional, los negocios de empresas locales con empresas internacionales a través de Internet, entre otros. Para

⁸¹ En las últimas tres décadas del siglo XX, la producción industrial de Cartagena representó en promedio el 98.75% de la de Bolívar (López y Guerrero, 2000).

⁸² Esto también se explica por la diversidad en la geografía del departamento y la falta de infraestructura en términos de vías de transporte.

⁸³ Ibid 1

simplificar, y por razones de conveniencia en la disponibilidad de la información, en este estudio se utiliza las cifras del comercio exterior de Cartagena.

Este subfactor permite medir la importancia que tiene el comercio exterior en la producción y economía de la ciudad a través de dos indicadores: Balanza Comercial/PIB (superávit o déficit comercial como porcentaje del PIB) y el coeficiente de internacionalización que mide el grado de apertura internacional del comercio de bienes (exportaciones más importaciones como porcentaje del PIB).

El indicador Balanza Comercial Local/ PIB local muestra que durante los primeros años de los noventa Cartagena sufrió grandes cambios en su balanza comercial, como consecuencia de un importante aumento en las importaciones industriales (del 400%) producto de la política de apertura económica que disminuyó los aranceles a la entrada de materias primas y de bienes de capital, y por los efectos de la reevaluación de la moneda local frente al dólar. Lo anterior se materializó en el déficit de la balanza comercial local que se profundizó en 1993 y que representó el 43% del PIB local (Gráfico 29).

A partir de 1993 el comportamiento del indicador es más estable, aunque persiste el déficit en la balanza debido a la superioridad de las importaciones industriales de Cartagena sobre las exportaciones manufactureras. En comparación con otras ciudades, Cartagena presentó en 2000 un mejor indicador que Barranquilla y Bogotá, pues el déficit comercial como porcentaje del PIB fue menor.

Gráfico 28. INDICE DE CRECIMIENTO DE LA RELACIÓN BALANZA COMERCIAL LOCAL/PIB LOCAL, 1990-2000 (1990=100)

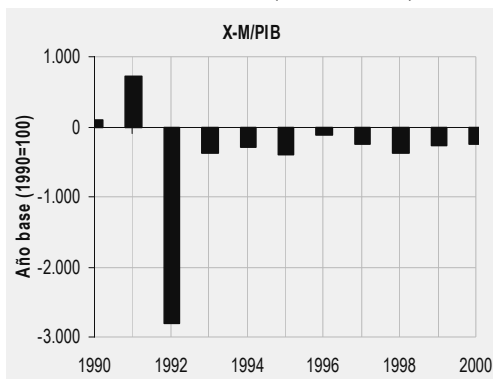
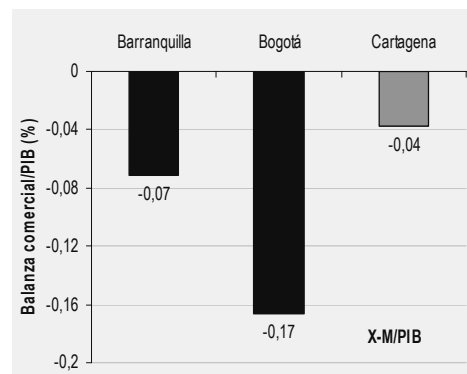


Gráfico 29 BALANZA COMERCIAL COMO PORCENTAJE DEL PIB LOCAL, 2000



Fuente: Cálculos del Observatorio del Caribe Colombiano y la Cámara de Comercio de Cartagena con base en DANE-EAM-Cuentas Departamentales.

Por su parte, en el grado de internacionalización –medido a través del coeficiente de internacionalización, que indica cuánto de la producción interna se destina al intercambio comercial con el mundo- Cartagena también presenta mejores resultados que Barranquilla y Bogotá en 2000 (Gráfico 31), lo que reafirma un mayor dependencia de su economía del comercio exterior que la que tienen las dos últimas: más de la mitad de su producción se dedica al intercambio de bienes y servicios con el exterior. Lo anterior significa que Cartagena tiene una economía más abierta y “globalizada” que la de Barranquilla y Bogotá. En segunda instancia, Barranquilla tiene una economía con mayor orientación al comercio exterior que Bogotá; ésta última ciudad está más orientada hacia el mercado interno, ya que el total de su comercio exterior solo representa el 18% de su PIB.

Un aspecto de considerable importancia en este punto es la mejora relativa de Cartagena con respecto de la posición que la ciudad tenía en 1990: con respecto a ese año base, la ciudad intercambia en 2000 un 50% más de lo que compraba y vendía una década atrás (Gráfico 30).

Gráfico 30 ÍNDICE DE CRECIMIENTO DEL COEFICIENTE DE INTERNACIONALIZACIÓN DE LA ECONOMÍA LOCAL, 1990-2000 (1990=100)

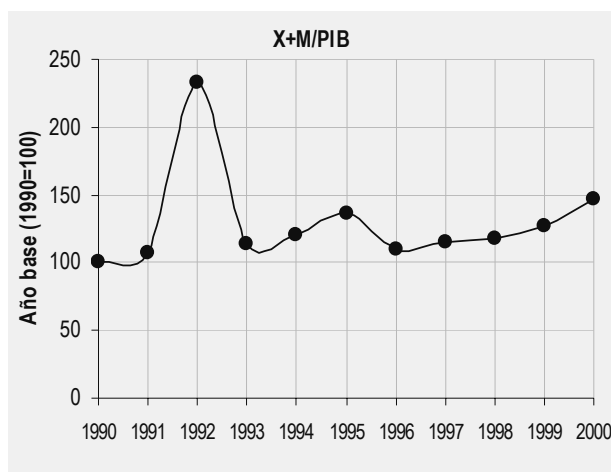
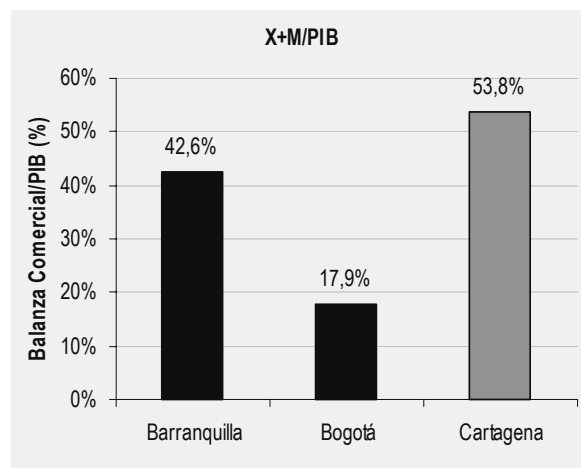


Gráfico 31 COEFICIENTE DE INTERNACIONALIZACIÓN, 2000



Fuente: Cálculos del Observatorio del Caribe Colombiano y la Cámara de Comercio de Cartagena con base en DANE-EAM-Cuentas Departamentales. Cálculo efectuado por el investigador

4.1.2. Exportaciones de bienes

Este sub-factor permite conocer el grado de dependencia de Cartagena de las exportaciones tradicionales y responder a la pregunta de qué tan diversificada es su oferta exportable y su mercado de exportación. Los indicadores utilizados son los siguientes: diversificación de las exportaciones, diversificación de mercados, dinámica de las exportaciones y tasa de orientación exportadora total.

El primero de los indicadores, la diversificación de las exportaciones, se calcula dividiendo el total de productos de una región entre el total de productos exportados en el país⁸⁴. Los datos señalan que entre 1990 y 2000 Cartagena producía y exportaba, en promedio, dos terceras partes del total de productos de la oferta exportable de Colombia: dicho de otra manera, de cada 100 productos industriales que se exportan en Colombia, 66 de ellos también se producen y exportan en y desde Cartagena. El reporte indica un grado de

⁸⁴ Entiéndase como la totalidad de las exportaciones industriales de Cartagena. Para obtener el indicador de diversificación de las exportaciones se divide sobre el total de las exportaciones industriales colombianas.

oferta exportable favorable, sin embargo, en comparación con Bogotá y Barranquilla, indica en promedio un costo de oportunidad en oferta exportable de 21 y 22 puntos porcentuales, respectivamente⁸⁵.

Sin embargo, en 2000 las diferencias son menores pero aún así Cartagena se encuentra por debajo de los niveles de las ciudades competidoras.

Gráfico 32. Coeficiente de Diversificación exportaciones, 2000.

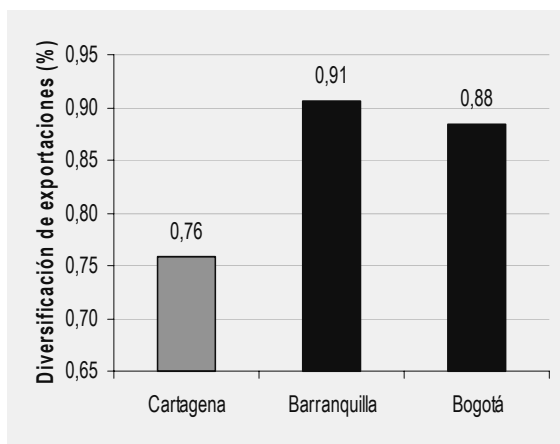
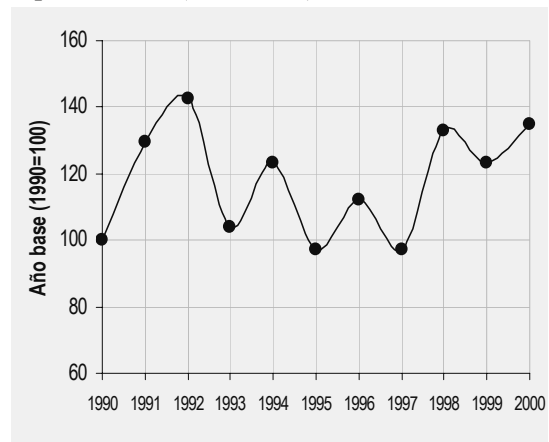


Gráfico 33. Índice de crecimiento de del coeficiente de diversificación de las exportaciones (1990=100)



Fuente: Cálculos del Observatorio del Caribe Colombiano y la Cámara de Comercio de Cartagena con base en DANE-EAM-Cuentas Departamentales. Cálculos efectuados por el investigador

La diversificación de las exportaciones se mantuvo en el rango del 40 y el 80% en la década del noventa. De hecho, la abrupta variación de 1992 se presenta por el incremento del 10% de productos exportados con estabilidad del total de productos exportados en Colombia. Así mismo, el incremento de 2000 con relación a 1990 fue del 58% y se explica por el incremento de productos exportados en 1992, 1998 y 2000. Todo lo anterior contribuyó a que las exportaciones de Cartagena se diversificaran durante los noventa, produciendo y exportando en 2000 cerca de 27 productos más de los que se exportaban en 1990.

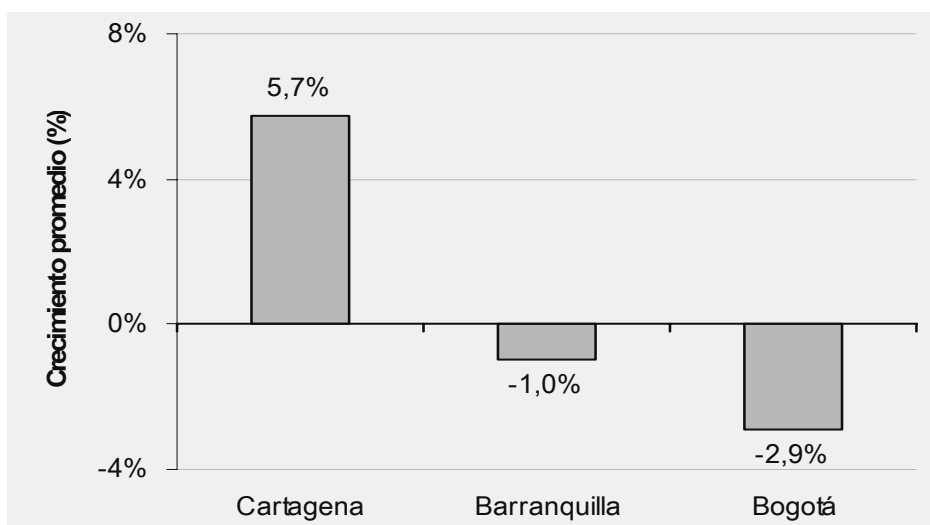
⁸⁵ Ibid 1

El número de países a los que se destina las exportaciones sujeto a la capacidad de producción de los empresarios determina otro indicador: la diversificación de los mercados, el cual presenta en Cartagena crecimientos notables en 1992 y 1996, con estabilidad de los países destino de las exportaciones en los últimos años de análisis.

En 2000, esta diversificación de los mercados es superior al indicador de Bogotá, aunque inferior a la de Barranquilla. En materia de diversificación Cartagena exporta a 18 países menos que Barranquilla y vende a 16 países más de los que exporta Bogotá.

Otro indicador usado, la dinámica de las exportaciones, determina el crecimiento promedio de las exportaciones en el periodo 1990-2000. Este indicador tuvo un comportamiento cíclico durante el periodo señalado. Con años de tasa de crecimiento de las exportaciones negativos (1992, 1993, 1996 y 1997) y años con crecimientos positivos (los restantes). Lo destacable es que en los últimos tres años las exportaciones de Cartagena mantuvieron un crecimiento sostenido, alcanzando en 2000 la mayor tasa de la década (32%). La tasa de crecimiento promedio del periodo se ubicó en el 5,7%. en todo caso, este indicador depende más de la dinámica de la economía y los mercados internacionales que del comportamiento de la economía nacional; no obstante, algunas políticas públicas como el manejo cambiario y los incentivos a los exportadores pueden tener una significativa incidencia en la evolución del mismo .En síntesis, Cartagena tuvo la mayor dinámica exportadora si se compara con Barranquilla y Bogotá

Gráfico 34 Dinámica de las exportaciones (Crecimiento promedio 1990-2000)



Fuente: Datos para Cálculos obtenidos del DANE. Realizados por el investigador.

Una variable adicional que permite analizar el grado de internacionalización de la economía cartagenera es la tasa de orientación exportadora total, que mide la importancia de las exportaciones en la economía local, a través del PIB. La participación promedio anual de las exportaciones en la producción bruta de Cartagena llegó al 20.3% en el periodo 1990-2000: en otras palabras, la industria Cartagenera vendió al exterior una quinta parte de su producción. Este indicador se mantuvo estable y sin grandes desequilibrios a lo largo del periodo de análisis (entre el 0.18 y el 0.25). Además, en los últimos años se hizo cada vez más importante la participación del rubro de las exportaciones en el PIB local.

4.1.3 Importaciones de bienes

Este subfactor permite conocer la dependencia que tiene una región o ciudad con el mercado exterior. Así mismo permite identificar la demanda de bienes con los cuales se favorece el consumidor, como consecuencia de cambios estructurales en los modelos económicos y las fluctuaciones de la moneda extranjera frente a la moneda local. Los indicadores a utilizar son los

siguientes: crecimiento de las importaciones y tasa de penetración de las importaciones.

El crecimiento de las importaciones en el periodo 1990-2000 se mantuvo en un nivel promedio del 36,4%. En este resultado influye el crecimiento atípico de 1992 (del 410%), explicado anteriormente. También por lo anterior se explica que la tasa de crecimiento promedio de las importaciones de Cartagena sea muy superior a la de Barranquilla (3,8%) y Bogotá (3,9%), y que la economía local cada vez dependa más de los proveedores del exterior, de donde obtiene productos como sustancias químicas para la producción en el sector petroquímico.

Las anteriores circunstancias hacen que la economía de Cartagena dependa más de las importaciones. La tasa de penetración de importaciones, que mide esta dependencia, muestra que en 1990 estas representaban el 17% del total de la producción local, y en 2000 ganaron más de 10 puntos porcentuales del Producto Interno Bruto local, equivalente al 28% del mismo (Gráfico 36), un porcentaje mayor que el equivalente de las exportaciones.

Gráfico 35 ÍNDICE DE CRECIMIENTO DE LA TASA DE PENETRACIÓN DE LAS IMPORTACIONES, 1990-2000 (1990=100)

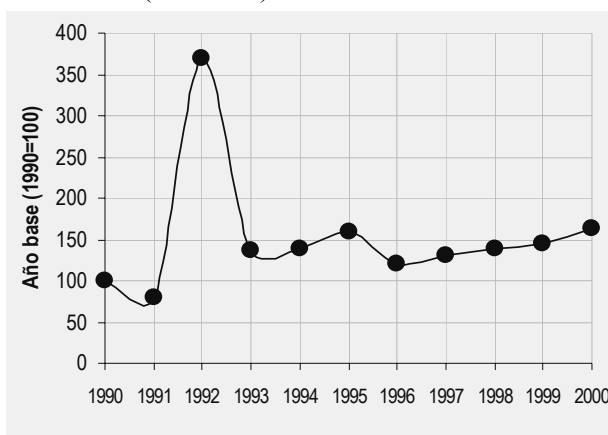
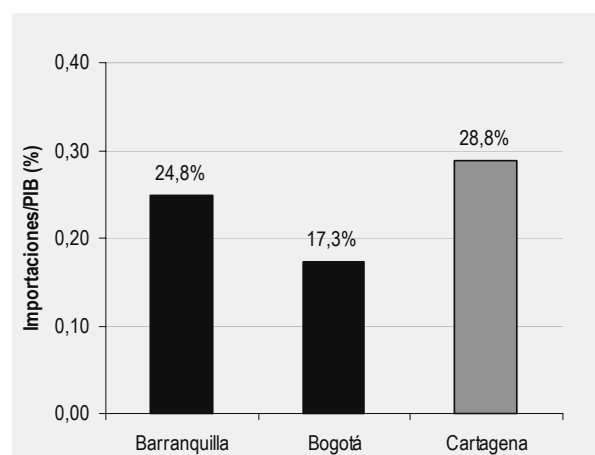


Gráfico 36 TASA DE PENETRACIÓN DE LAS IMPORTACIONES, 2000



Fuente: Cálculos efectuados por el investigador. Datos tomados del Observatorio del Caribe, DANE, DIAN

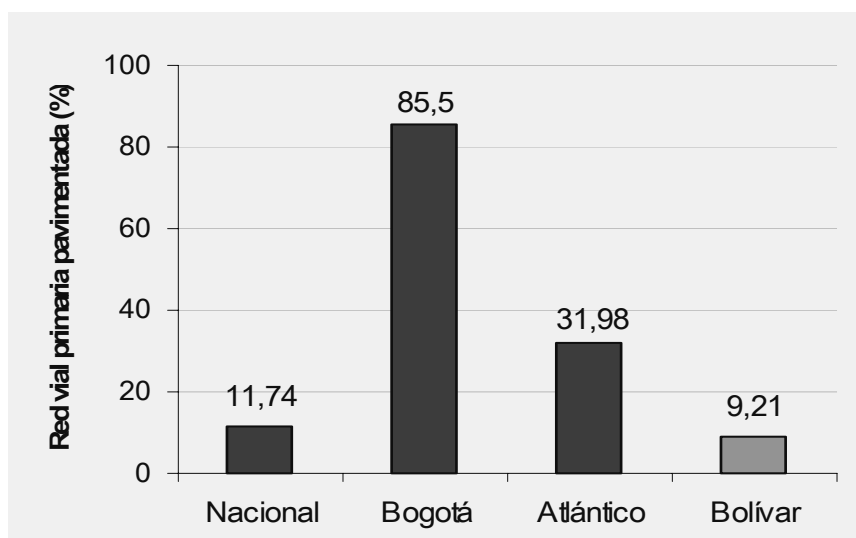
El análisis comparando a Cartagena con ciudades como Bogotá, Barranquilla, muestra a Cartagena liderando el indicador en 2000, y a Bogotá con un relativamente alto indicador si se compara con su equivalente en términos de exportaciones (0,7%), lo que indica que la capital del país tiene un déficit comercial cercano al 16% de su PIB. En términos generales, en el factor de internacionalización de la economía Cartagena presenta un buen comportamiento en el periodo 1990-2000; los subfactores y sus indicadores presentan en la mayoría de los casos mejores resultados que los que se obtienen para Barranquilla y Bogotá, lo que en parte obedece a la alta dependencia de la industria de Cartagena del mercado internacional tanto en materia exportaciones como importaciones, principalmente en el subsector de sustancia químicas.

4.2 INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE Y CONECTIVIDAD

4.2.1 Infraestructura de Transporte

La infraestructura de transporte está relacionada con la integración económica y política en el nivel supranacional, donde es un gestor crucial. Es factible pensar que su ausencia obstaculiza la integración y el comercio, y que una inadecuada y escasa provisión de infraestructura de transporte ocasionaría la pérdida de la competitividad del país. Los servicios de transporte que hacen uso de la infraestructura tienen un impacto sobre la estructura de costos de las empresas, puesto que su disponibilidad y calidad permiten a que las cadenas logísticas sean más eficientes. En primera instancia, para evaluar la infraestructura de transporte se analiza la red de vías primarias que conectan los principales centros urbanos y económicos del país, y a éstos con los puertos o puntos de frontera; la red primaria está constituida por troncales, transversales, conexiones, alternas, accesos y variantes. Este indicador permite calcular el porcentaje de vías pavimentadas con las que cuenta el departamento y la ciudad, lo que se traduce en ganancias competitivas a partir de la reducción de los costos de realizar negocios a distancia, así como del tiempo requerido en el proceso de transporte de mercancías.

Gráfico 37 INFRAESTRUCTURA VIAL PAVIMENTADA (VÍAS PRIMARIAS PAVIMENTADAS/ÁREA TOTAL DEPARTAMENTAL), 2003.



Fuente: Cálculos de los autores con base en DANE-Ministerio de Transporte

Del total de vías del departamento Bolívar sólo tiene pavimentadas el 9.2%, una cifra que se ubica por debajo del promedio nacional⁸⁶, y muy alejado de la dotación de Bogotá y el departamento del Atlántico, cuya capital cuenta de hecho con una mejor conectividad vial (Gráfico 37).

Una medida adicional del entorno de la infraestructura la ofrece el cubrimiento de la malla vial pavimentada. Bolívar, nuevamente, es el departamento que presenta el menor índice: sólo el 1.8% de su superficie tiene cubrimiento de la malla vial. Atlántico (6.8%) presenta el mayor cubrimiento. El cubrimiento de las vías en Bolívar representa la mitad del cubrimiento vial de Cundinamarca y la cuarta parte del registrado en Atlántico.

Sin embargo, cuando se analiza el estado de la red vial pavimentada para cada departamento, Bolívar aparece con el 47% en buen estado, un registro que lo ubica por encima de departamentos como Atlántico, pero por debajo del nivel nacional. En cuanto al nivel de carga *per cápita* desplazada al interior del país, Cartagena se ubica por encima del promedio nacional pero representa el 72%

⁸⁶ Aunque se trate de un dato departamental, los datos considerados muestran el potencial competitivo que se refuerza a través de la conectividad de Cartagena con su entorno productivo.

de carga desplazada por Bogotá y el 60% de la desplazada por un habitante de Barranquilla.

4.2.2 Conectividad

El desarrollo de las telecomunicaciones, producto de la digitalización de las señales y el desarrollo de Internet, generaron una transformación radical en la forma en que las relaciones económicas y sociales se llevan a cabo, otorgando una mayor eficiencia y democratizando el acceso a la información, lo cual contribuye a una mayor competitividad, participación e igualdad⁸⁷.

Gráfico 38. Computadores con Internet por cada 100 mil Habt.

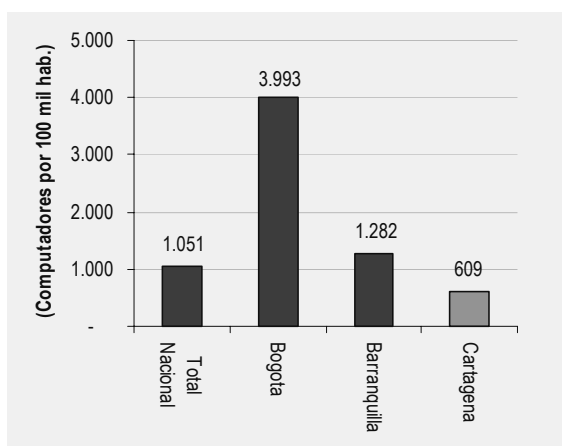
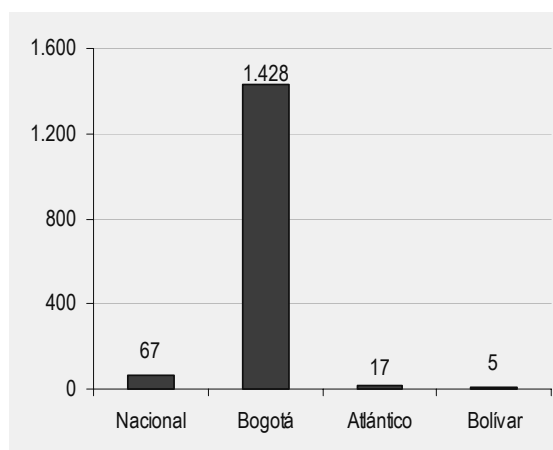


Gráfico 39. Conexiones RDSI (digitales) por cada 100 mil Hab.



Fuente de los gráficos: DANE-Agenda de Conectividad

Cartagena presenta bajos niveles de conectividad, sólo 609 computadores por cada 100 mil habitantes, y se ubica por debajo del nivel nacional, y de las ciudades de Barranquilla y Bogotá. Una señal adicional del rezago de Cartagena en este aspecto: el número de computadores con Internet es el 15% de lo que posee Bogotá.

En cuanto a la calidad de las conexiones, en Bolívar el 4.9% de estas se hace a través de redes digitales (RDSI). Cartagena representa sólo el 0.3% de las

⁸⁷ Rossella Cominetti C (2002). *La Infraestructura de Soporte para la Economía digital en Chile*. Revista de la Cepal N° 77. Agosto. En línea: www.eclac.cl/publicaciones/SecretariaEjecutiva/0/LCG2180PE/lcg2180e_Cominetti.pdf.

redes digitales con que cuenta Bogotá. Adicionalmente, la ciudad ha presentado una lenta incorporación al proceso de informatización, lo que no sólo significa la pérdida de oportunidades ofrecidas por el acceso a la información -entre estas el acceso a mercados más amplios, reducir costos de producción, recibir mejor capacitación- sino a también a registrar un deterioro de la posición alcanzada en la economía nacional.

4.3 VALORACION DEL FACTOR INTERNACIONALIZACION

Este ítem, estará dedicado al análisis de la encuesta aplicada para establecer la valoración del factor de internacionalización de Cartagena de Indias. En los documentos anexos se podrán apreciar el instrumento aplicado, y los resultados obtenidos aplicando el SPSS a los datos obtenidos. Esta encuesta ha sido contestada por 115 personas entre empresarios, servidores públicos, profesores e investigadores universitarios, directores gremiales entre otros.

4.3.1 Valoración General de los factores

A continuación se presenta un cuadro resumen general de los porcentajes de respuesta dada a los distintos factores:

Cuadro 9. Resumen valoración general de variables para la internacionalización

Factores	Porcentaje de calificación otorgada				
	Cumplimiento mínimo o nulo	Cumplimiento bajo	Cumplimiento intermedio	Cumplimiento favorable	Cumplimiento máximo
1. Existen divisas para realizar importaciones		13	65,2	21,7	
2. Los créditos y seguros están disponibles y razonables	4,3	30,4	30,4	34,8	
3. La tasa de cambio es favorable en Cartagena	4,3	26,1	43,5	26,1	
4. El acceso al sistema financiero es favorable	8,7	26,1	43,5	21,7	
5. La autoridad Distrital tiene una política de exportaciones favorable	26,1	30,4	39,1	4,3	
6. El Bilingüismo es una prioridad en Cartagena desde el sistema educativo	17,4	56,5	8,7	4,3	13
7. El Distrito en su estructura administrativa tiene una unidad que impulse las exportaciones	21,7	47,8	30,4		
8. El desarrollo urbano del Distrito está orientado hacia la internacionalización	30,4	30,4	34,8	4,3	
9. El inglés es prioritario como segunda lengua en las empresas	17,4	34,8	8,7	26,1	13
10. Las empresas de Cartagena han desarrollado alianzas con extranjeras	8,7	30,4	39,1	21,7	
11. Las empresas enmarcan sus actividades dentro de la norma OMC	4,3	30,4	65,2		
12. Los empresarios de Cartagena desarrollan análisis de entorno global	8,7	52,2	34,8	4,3	
13. Cartagena tiene una infraestructura física adecuada para la internacionalización	13	21,7	39,1	26,1	
14. La plataforma de comunicaciones son óptimas y a precios competitivos	21,7	56,5	17,4	4,3	
15. Cartagena posee una adecuada red de servicios públicos.	17,4	39,1	34,8	8,7	

Fuente: Cálculos efectuados por el autor con base a la encuesta aplicada.

La mediana de respuesta para las valoraciones dadas al conjunto de factores es la siguiente:

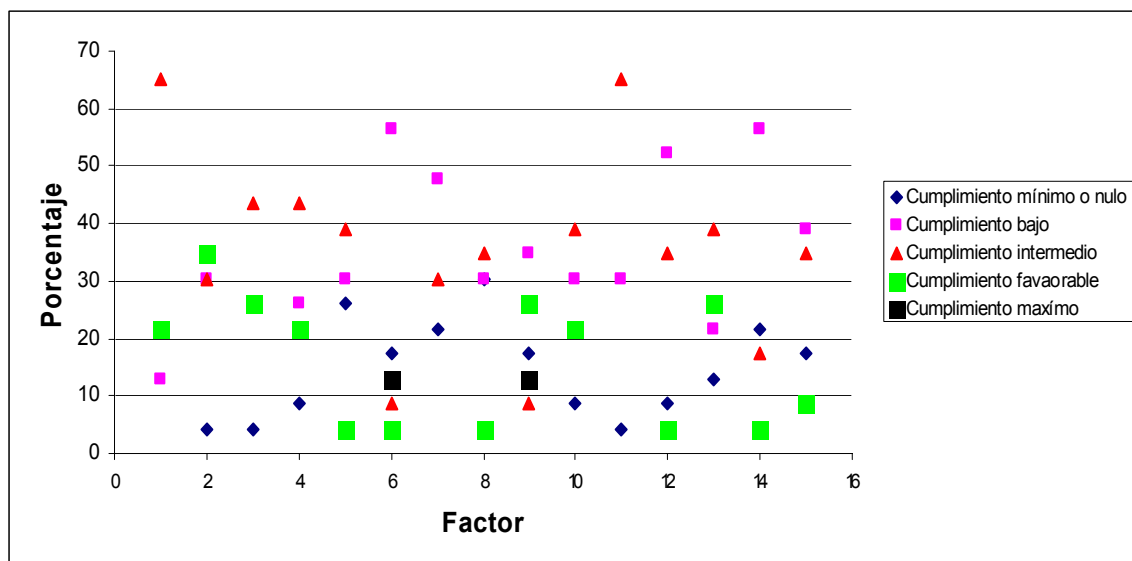
- Cumplimiento mínimo o nulo.....10.9%
- Cumplimiento bajo.....30,4%
- Cumplimiento intermedio.....34.8%
- Cumplimiento favorable.....21.7%

Solo dos factores tuvieron valoración de cumplimiento máximo y cada uno con un 13%, el resto de factores no es reconocido en esta categoría.

Es evidente que la concentración de las respuestas están en el cumplimiento bajo y cumplimiento intermedio. El cuadro general de respuesta, refleja una clara debilidad de la ciudad en el Factor de Internacionalización en su conjunto. Una ciudad como Cartagena de Indias, primer Puerto de Colombia y declarada como una de las ciudades mas importantes del país.

En la grafica siguiente se puede apreciar la distribución de la valoración de los factores con respecto al porcentaje dado:

Grafica 40 Distribución general de la valoración de factores



Fuente: Cálculos hechos por el autor con base encuesta aplicada.

Se puede apreciar que sobre la línea del 50% los factores valorados son pocos y son aquellos valorados como cumplimiento bajo y cumplimiento intermedio. En cumplimiento intermedio solo hay dos factores valorados, el factor Divisas y el factor OMC. En cumplimiento bajo solo se encuentran tres factores por encima del 50%, ellos son el factor 6, bilingüismo en Cartagena, el factor 12, sobre el análisis de entorno por parte de los empresarios, y el factor 14, plataforma de comunicaciones.

En general, las distintas valoraciones están dadas en su gran mayoría por debajo de la línea del 40%, un porcentaje bajo para factores críticos dentro de la internacionalización.

4.3.2 Valoración ponderada de los factores.

El ítem anterior, presenta una descripción general de los resultados, pero afectos de tener una mejor apreciación se ha procedido a realizar una ponderación de los factores tanto cualitativos como cuantitativos siguiendo la metodología del Foro Económico Mundial.

En la siguiente pagina se podrá apreciar el resumen de la valoración dada a las variables cualitativas y cuantitativas utilizadas para el factor de internacionalización. De esta forma, se pretende mejorar el mapa conceptual sobre el factor de interés para la ciudad .

Tabla 8. Valoración pondera de las variables cualitativas y cuantitativas para el factor de internacionalización de Cartagena de Indias.

**RESULTADOS DE LA ENCUESTA APLICADA A EMPRESARIOS Y PROFESIONALES
EVALUACION FACTOR DE INTERNACIONALIZACION CIUDAD CARTAGENA DE INDIAS**

INDICADOR	ANALISIS CUANTITATIVO	CALIFICACION
1	EXPORTACIONES DE CARTAGENA	3
2	IMPORTACIONES DE CARTAGENA	3,1
3	BALANZA COMERCIAL DE CARTAGENA	3,6
CALIFICACION	PROMEDIO ANALISIS CUANTITATIVO	3,2
	DESVIACION ESTANDAR	0,32
	PONDERACION 0,75 x 3,2	2,43

INDICADOR	ANALISIS CUALITATIVO	CALIFICACION
1	En Cartagena existen divisas (dolares) para importar	3,09
2	Los creditos y seguros estan disponibles y razonables en Cartagena	2,96
3	La tasa de cambio es favorable en Cartagena	2,91
4	El acceso al sistema financiero en Cartagena es favorable	2,78
5	La autoridad Distrital tiene una politica de exportaciones favorable para los empresarios	2,22
6	El Bilinguismo es una prioridad en Cartagena desde el sistema educativo	2,39
7	El municipio en su estructura administrativa tiene una unidad para impulso de las exportaciones	2,09
8	El desarrollo urbano del municipio esta orientado a la internacionalizaicion	2,13
9	El ingles como segunda lengua es parte prioritaria del estandar de las empresas	2,83
10	En el corto y mediano plazo las empresas cartageneras han desarrollado alianzas con extranjeras	2,74
11	Las empresas de Cartagena enmarcan sus actividades en la normativa OMC	2,61
12	Los empresarios Cartageneros efecutan seguimiento constante al entorno global	2,35
13	Cartagena tiene infraestructura adecuada para la internacionalización	2,78
14	La Plataforma de comunicaciones de la ciudad es optima y a precios competitivos	2,04
15	Cartagena tiene una adecuada red de prestación de servicios publicos	2,35
CALIFICACION	PROMEDIO ANALISIS CUALITATIVO	2,55
	DESVIACION ESTANDAR	0,35
	PONDERACION 0,25 x 2,55	0,64

CALIFICACION GLOBAL DEL FACTOR DE INTERNACIONALIZACION		3,1
---	--	------------

Fuente: Calculo efectuado por el autor con base en la encuesta aplicada.

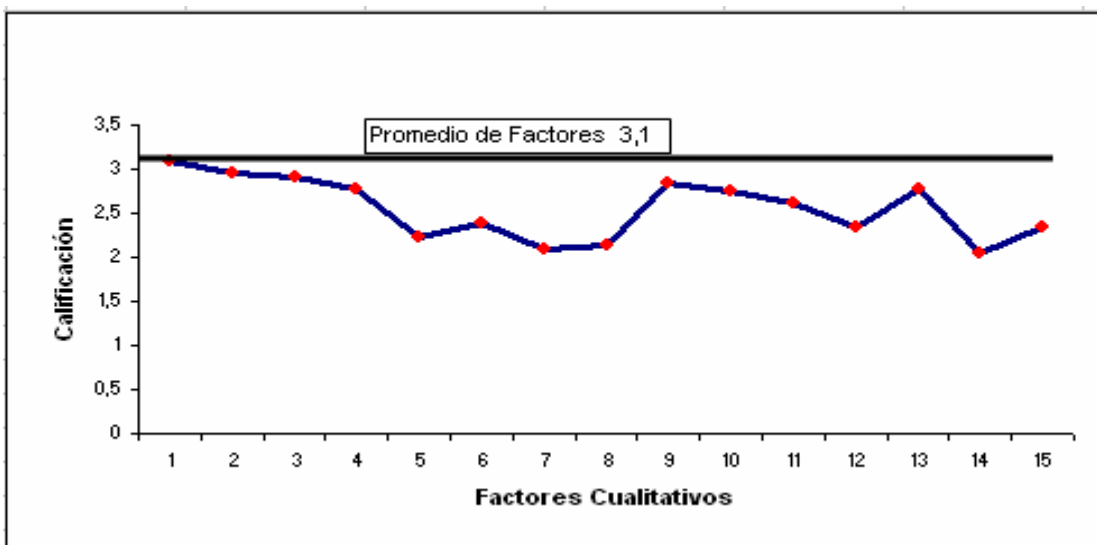
Las variables cuantitativas fueron valoradas de acuerdo a la moderada mejoría de las exportaciones de la ciudad, en promedio su calificación fue de un 2,43, resultado que no es el mejor.

Las variables cualitativas fueron ponderadas de acuerdo al criterio establecido, arrojando un promedio del 0,64, este es un reflejo de la no mejor condición del factor de internacionalización de la ciudad.

En general, el promedio de valoración ponderada fue de 3,1, considerado bajo para una ciudad que estratégicamente debe tener las mejores condiciones teniendo en cuenta el potencial que se avecina con la puesta en marcha de un eventual TLC con Estados Unidos de América.

En la grafica siguiente se puede apreciar la valoración ponderada de tipo general:

Grafica 41 Valoración Ponderada General de variables para el factor de la Internacionalización



Fuente: Realizada por el autor con base a datos de la encuesta aplicada.

La gran mayoría de las variables del factor de internacionalización se encuentran por debajo del promedio ponderado. Esto permite nuevamente asumir, que este factor no es demasiado favorable para la ciudad.

Hasta aquí se han presentado los datos generales de la valoración efectuada a través de la encuesta aplicada, en las próximas paginas se hace un esfuerzo por descomponer este análisis en los componentes cuantitativos y cualitativos.

4.3.3 Valoración ponderada por componentes Cuantitativos

Tabla 9. Numero de Toneladas movidas por Sociedad Portuaria periodo 1995 a 2004.

Año	SOCIEDADES PORTUARIAS DE COLOMBIA - Toneladas movidas								Totales por año
	Barranquilla		Buenaventura		Cartagena		Sta.Marta		
	Expo	Impo	Expo	Impo	Expo	Impo	Expo	Impo	
1995	56.346,97	173.630,94	609.319,56	664.581,82	380.819,96	489.398,61	48.243,89	98.792,81	2.521.134,56
1996	65.482,00	150.190,00	509.084,87	727.076,94	536.874,80	631.637,64	108.910,95	99.432,66	2.828.689,86
1997	82.490,10	206.768,30	631.926,50	804.553,93	457.835,02	699.834,97	163.397,87	141.257,11	3.188.063,80
1998	110.231,60	212.931,00	798.677,14	935.028,23	337.504,23	533.924,12	201.177,54	167.846,21	3.297.320,07
1999	197.692,00	221.633,00	821.876,14	957.315,43	384.301,18	457.553,07	280.191,16	130.329,05	3.450.891,03
2000	190.508,00	234.672,00	795.222,15	1.172.747,53	513.905,02	564.067,19	228.057,98	98.337,27	3.797.517,14
2001	213.131,00	245.421,00	855.075,93	1.226.052,24	557.451,47	680.184,82	170.316,51	81.620,15	4.029.253,12
2002	214.711,00	276.148,00	962.550,72	1.348.140,14	758.094,46	738.966,98	223.565,45	100.492,60	4.622.669,35
2003	344.746,00	320.945,00	1.050.503,05	1.794.365,98	904.774,41	784.781,38	261.445,10	98.319,90	5.559.880,82
2004	190.929,00	140.770,00	617.075,73	957.976,42	789.248,65	640.680,64	162.559,90	49.427,41	3.548.667,75
Total	1.666.267,67	2.183.109,24	7.651.311,79	10.587.838,66	5.620.809,20	6.221.029,42	1.847.866,35	1.065.855,17	36.844.087,50
Total por Sociedad	3.849.376,91		18.239.150,45		11.841.838,62		2.913.721,52		36.844.087,50
Particip porcentual	10,45		49,50		32,14		7,91		100,00

Fuente: Cálculos realizados por el autor con base estadísticas DANE de Comercio Exterior.

Una característica clave de la internacionalización de una ciudad como Cartagena de Indias, es el comercio exterior. En este sentido, por su condición de zona portuaria, se toma como indicador su movimiento de comercio exterior en términos de Toneladas movilizadas durante el periodo de 1995 a 2004. el cuadro anterior, presenta las cifras tomadas del DANE, Cartagena de Indias ocupa el segundo lugar con una participación del 32,14% en el periodo, después de Buenaventura con una participación del 49,5% de participación para el periodo. A nivel de la Costa Caribe Colombiana, Cartagena ocupa el primer lugar en movimiento de toneladas.

Tabla 10. Contenedores movidos por Sociedad portuaria periodo 1995-2004

Sociedad P.	Nr.Contenedores	Part %	Toneladas/conte nedor	Contenedores /año
Barranquilla	1.257.520,0	31,8	3,1	125.752,0
B/ventura	1.442.166,0	36,5	12,6	144.216,6
Cartagena	1.046.293,0	26,5	11,3	104.629,3
Sta Marta	207.815,0	5,3	14,0	20.781,5
Total	3.953.794,0	100,0	9,3	395.379,4

Fuente: Calculo hecho por el autor con base estadísticas DANE.

Durante el periodo 1995 al 2004, se movilizaron en total 3.953.794 contenedores, de los cuales el 36,5% se realizo por Buenaventura, el 31,8% se realizo por Barranquilla, y Cartagena con una participación del 26,5%. Por Tonelaje el segundo lugar es Cartagena, por contenedores ocupa el tercer lugar.

Como una variable de aproximación de las exportaciones de Cartagena de Indias, se toma las exportaciones del Departamento de Bolívar por su veracidad en registro por parte de la DIAN.

Tabla 11 Exportaciones Región Caribe vs. Exportaciones Departamento de Bolívar periodo 1995 a 2004.

Exportaciones Totales por Region Caribe Vs. Bolivar			
Años	Region Caribe	Bolivar	Particip.%
1995	1.781.498.901	n.d	
1996	2.004.380.274	n.d.	
1997	2.072.501.001	n.d	
1998	2.125.609.292	461.680.107	21,7
1999	2.075.262.079	468.611.905	22,6
2000	2.292.764.213	562.947.659	24,6
2001	2.597.747.373	557.723.320	21,5
2002	2.402.472.009	540.338.128	22,5
2003	3.142.349.432	699.470.214	22,3
2004	4.268.816.248	921.565.310	21,6

Fuente : Sistema SIEX- www.dian.gov.co
 Calculos de Participacion efectuados por el autor.

Con respecto a la región Caribe, la participación de las exportaciones se mantiene en un promedio de 22,4%.

Con respecto a la Balanza Comercial, a continuación se presentan la siguiente tabla:

Tabla 12. Balanza Comercial para el Departamento de Bolívar periodo 1998-2004

Balanza Comercial Dpto. Bolivar			
Años	Exportaciones	Importaciones	Balan.Comer
1998	461.680.107	600.517.933	- 138.837.826
1999	468.611.905	547.177.403	- 78.565.498
2000	562.947.659	681.661.998	- 118.714.339
2001	557.723.320	695.815.002	- 138.091.682
2002	540.338.128	636.371.924	- 96.033.796
2003	699.470.214	537.784.856	161.685.358
2004	921.565.310	1.097.908.887	- 176.343.577

Fuente : Sistema SIEX - www.dian.gov.co
 Calculos realizados por el autor.

Se puede apreciar que se mantiene un déficit comercial, lo que esta implicando que los empresarios extranjeros están haciendo mejor su trabajo que los nuestros., solo para el año 2003, se presenta un superávit.

Desde el punto de vista cuantitativo, es concluyente que Cartagena de Indias, no es la primera ciudad internacional de Colombia. En los datos mostrados se puede evidenciar que no ocupa el primer lugar, además presenta una estructura de balanza comercial deficitaria. Si se midiera el factor internacionalización solo por el movimiento de carga y contenedores, Cartagena estaría en el segundo lugar, y la ciudad mas internacional seria Buenaventura.

En consecuencia, es de anotar, que otras variables de orden cualitativo se toman en cuenta para completar la perspectiva del factor de internacionalización de la ciudad. A continuación se presentan estos análisis ponderados por componentes.

4.3.4 Valoración Ponderada por componentes cualitativos

Cuadro 10. Valoración Componentes cualitativos

Grupos Cualitativos de Variables	Factores evaluados	Promedio obtenido	Ponderación	Promedio ponderado
1. Infraestructura para la Internacionalización de la empresa	1,2,3,4	2, 94	10%	0,29
2. Orientación del Distrito de Cartagena hacia la internacionalización desde el sector público	5,6,8,13	2, 32	10%	0,23
3. Orientación de la Empresa hacia la internacionalización	9,10,11,12,14, 15	2, 49	5%	0,12

Fuente : Con base en la encuesta aplicada por el autor.

El cuadro anterior, refleja en primera instancia que los promedios están por debajo del promedio general de valoración dada por los encuestados (3,1) El

conjunto de variables que evalúa el concepto de infraestructura para la internacionalización de la empresa ocupa el primer lugar con un promedio de 2,94, le sigue el conjunto de variables que forman el concepto de orientación del Distrito hacia la internacionalización con un promedio de 2,32 y por último el conjunto de variables que forman el concepto sobre orientación de la empresa hacia la internacionalización.

Los anteriores resultados permiten evidenciar que la ciudad no está tan preparada como se pudiese pensar para asumir el reto que expresa el eventual TLC que se firmaría y ratificaría con los Estados Unidos de América.

Desde el punto de vista de la logística de Distribución Física Internacional, la ciudad cuenta con tres puertos públicos, siendo el primero de ellos la Sociedad Portuaria, seguido de Muelles el Bosque y CONTECAR, pero su operación y espacio no daría la capacidad requerida en caso de un incremento fuerte en el movimiento de contenedores bien sea como destino y origen o tan solo de tránsito.

La ciudad no cuenta con un cluster de logística bien engranado, los operadores y agentes cada uno trabaja por su cuenta. Existen en la ciudad problemas estructurales muy delicados tales como una falta de formación bilingüe desde la educación básica primaria, los colegios públicos y privados son deficientes en este tipo de competencia. Solo existen en la ciudad 4 o 5 colegios con esta tradición, son de calendario B, y generalmente estos jóvenes salen del país a formarse y no regresan.

5. RECOMENDACIONES Y CONCLUSIONES

5.1 RECOMENDACIONES

A continuación se propone una serie de recomendaciones que pueden ser consideradas de tipo estratégicas, y con las cuales el autor propone ser tenidas en cuenta para elevar el nivel de competitividad del factor internacionalización de la ciudad de Cartagena de Indias. Se hace la salvedad, que la competitividad no es el producto de actividades aisladas, por el contrario es el resultado de un conjunto sistémico de actividades orientadas a logro de ser competitivos.

En consecuencia, las recomendaciones siguientes se entienden como una parte del todo como un sistema. Se dividen en: Recomendaciones para el sector publico, recomendaciones para el sector privado (incluye universidades, y empresas, gremios)

RECOMENDACIONES SECTOR PÚBLICO

RECOMENDACION	OBJETIVO
En los Planes de Desarrollo del Distrito no es clara la Política para incentivar las exportaciones. Generalmente esta sujeta a las políticas de orden nacional. En este sentido se recomienda incorporar a estos Planes una Política seria, coherente, sostenible.	Que el Sector Publico pueda ofrecer a los empresarios privados nacionales y extranjeros, transparencia, estímulo, confianza para el impulso de la internacionalización vía exportaciones.
Replantear el esquema del sistema educativo público de la ciudad, implementando unos currículos en la formación básica y media vocacional las competencias que les permitan a los jóvenes comprender el nuevo esquema de la economía global.	Que la Secretaria de Ecuación del Distrito desarrolle un replanteamiento del esquema educativo y que este se oriente hacia las competencias de un ciudadano mas global, mas internacional.
En el marco de un nuevo replanteamiento del esquema académico de la educación básica y media vocacional, implementar una formación fuerte en el idioma ingles como segunda lengua.	Ganar desde la base de formación básica, las competencias en comunicación en una segunda lengua. Esto facilitaría los procesos de internacionalización.

Diseñar e implementar una secretaría o ente que se encargue de los “negocios internacionales” de la ciudad pero desde un esquema gerencial antes que burocrático.	Que la ciudad cuente con un responsable dedicado en tiempo completo a la internacionalización de la ciudad en todos sus frentes.
Replantear en donde sea necesario el desarrollo urbano de la ciudad con miras a que en el futuro tenga un componente más fuerte de ciudad internacional sin perder su connotación histórica.	La ciudad hoy es internacional pero no por su vocación sino por variables externas mas que por su propio quehacer. El esquema actual de la ciudad tiene a seguir siendo un “pueblo grande” muy importante para el país.
Mejorar la infraestructura física de la ciudad orientada a la internacionalización.	Implementar proyectos de mayor impacto en vías, comunicaciones, tecnología, puertos, etc...

RECOMENDACION	OBJETIVO
Que la ciudad a través de su autoridad distrital formule un Plan serio de Internacionalización. Hoy se carece de este. A pesar de que se menciona la internacionalización en el Plan de Desarrollo.	Promocionar la ciudad de Cartagena de Indias en marco internacional. Que el potencial Inversionista extranjero vea en la ciudad de Cartagena, una garantía de éxito para sus negocios. Fortalecer y consolidar las relaciones institucionales con el resto del mundo. Crear confianza en los empresarios extranjeros ya instalados en la ciudad. Dotar de espacios industriales a la ciudad para acoger la inversión extranjera directa dentro de un modelo sostenible de crecimiento de la ciudad.
Creación del observatorio distrital de la inversión extranjera.	Fortalecer las investigaciones, sistematizar la información, y crear espacios de creatividad para hacer mas atractivo la inversión extranjera directa en la ciudad.
Crear Marcas sectoriales de la ciudad de Cartagena de Indias con el propósito de competir en mayores espacios internacionales para atraer inversión.	<p>Crear la marca Primera Ciudad-Logística de América del sur.</p> <p>Crear la marca Ciudad de Turismo de Negocios y Congresos.</p> <p>Crear la marca Ciudad Puente entre Europa y América de Sur.</p> <p>Crear la marca Ciudad Cultural e Histórica de América Latina.</p> <p>Crear la marca Ciudad de la Ciencia y la Tecnología.</p> <p>Crear la marca Ciudad de mejor posición Geoestratégica en Sur América para los negocios.</p>
Rescate, fortalecimiento y consolidación del Cluster de Logística, Turismo, y Agroindustria.	Identificar las cadenas de valor, y obtener sinergias por la interacción de un sistema empresarial dinámico, informado, y competitivo.
Con las universidades de la ciudad liderar el diseño e implementación de un Modelo de gestion del Conocimiento y Capital Humano que requiere la ciudad para su sostenibilidad como ciudad-empresa competitiva en América del Sur.	Reorientar los currículos de formación profesional hacia las necesidades de hoy y del mañana que tendrá la ciudad, sus empresarios y la región para la competitividad internacional. Mejorar la oferta educativa de postgrado y educación continua para la actualización de

	conocimientos.
Replantear un nuevo aeropuerto internacional con características superiores a las actuales y de estándar de primer orden al de las principales ciudades del mundo.	Lograr que Cartagena en un futuro se convierta en un HomeAirport para empresas y líneas aéreas del mundo. Hoy solo es un destino por conexión.

RECOMENDACIONES PARA EL SECTOR PRIVADO

RECOMENDACION	OBJETIVO
Implementar más y mejor capacitación en una segunda lengua ojala el ingles entre sus trabajadores.	Alcanzar competencias en comunicación con el resto del mundo por parte de los trabajadores de las compañías.
Establecer una política de Pasantías con las universidades de la ciudad	Lograr un acercamiento más real entre los empresarios y las universidades, para construir sinergias en el marco de la economía del conocimiento y las competencias tanto profesionales como laborales.
Identificar, implementar y consolidar la formación de Cluster Sectoriales	Desarrollar mas y mejor competitividad espacial con fines internacionales, construir sinergias vía competencia y competencia intraindustrial e interindustrial. Mejorar las fuerzas de negociación.
Construir una política de transparencia frente al mercado	Mejorar su posición y actuación en los mercados internacionales, desde la perspectiva de la ética de los negocios, y el buen actuar del empresario con el propósito de construir confianza.
Fortalecer la política de responsabilidad social	Lograr una mayor integracion con la sociedad no solo a partir de la venta de sus productos sino como agentes económicos que reconocen en lo social un soporte para la sostenibilidad de sus negocios y sus mercados.
Replantear los esquemas de inserción en los mercados internacionales Competencia en Mercados Internacionales	Solo en aquellos casos donde no se tenga éxito, replantear estos esquemas para mejorar los niveles de exportación y la calidad de la misma, buscando en todo momento implementar mas productos no tradicionales con mayor valor agregado.

5.2 CONCLUSIONES

A continuación se presentan las principales conclusiones, que a juicio del investigador considera pertinente resaltar:

- El presente trabajo presenta evidencia clara, que el factor de internacionalización no está en sus mejores condiciones para la ciudad de Cartagena de Indias. Presente fallas estructurales desde su sistema educativo, su tejido social, hasta sus estructuras de gobierno y tejido empresarial.
- La ciudad desde su Administración a pesar de que tiene un Plan de Desarrollo y un Plan de Ordenamiento Territorial, no refleja un real propósito de ser una ciudad de estándares internacionales.
- Fácilmente se confunde el hecho de ser una ciudad reconocida internacionalmente a ser una ciudad de influencia internacional. Su reconocimiento subyace en condiciones históricas, mas no es reflejo de una actividad empresarial y competitividad internacional.
- Las características cualitativas evaluadas a través de la encuesta sobre el factor de internacionalización entregan una calificación ponderada muy débil, y aunque no es un resultado concluyente, si permite rescatar una percepción o mapa sobre el sentido internacional de la ciudad.

- La Fortaleza internacional de la ciudad esta dada en sus tres puertos públicos en especial la Sociedad Portuaria, y que en los últimos años se ha convertido en una ciudad que acoge un buen numero de congresos internacionales, pero no esta dada por una estructura de productividad y competitividad internacional articulada mediante los sistemas de Cluster.
- La ciudad carece de un modelo sistémico de competitividad internacional. Se funciona como isla, las sinergias posibles se pierden en el desgaste que se provocan por la defensa de intereses individuales.
- El sistema educativo publico de la ciudad en lo básico y media vocacional no es el mejor, y parece no estar orientado hacia la formación de personas que deben vivir en un mundo global desde lo local. Solo hasta ahora se esta tratando de incorporar cursos de ingles.
- En ocasiones ha sido catalogada como una de las ciudades mas internacionales del país, sin embargo no es una ciudad con capacidad bilingüe, sus sistemas de información no son los más modernos, y su infraestructura no esta a la altura de las metrópolis de estándar internacional.
- Es evidente que en cuanto a nivel de exportaciones se ha mejorado, sin embargo persisten los déficit comerciales, la habilidad para penetrar mercados internacionales no ha mejorado.
- No presenta un propósito en el desarrollo de Parques Industriales y Tecnológicos, su capacidad de atracción de inversión extranjera directa es muy débil, inclusive no ha logrado mayores éxitos con la reubicación industrial nacional.

- En la ciudad no existe “confianza”. La falta de esta en todos sus agentes que siempre manifiestan algún grado de desconfianza se debe a los antecedentes de corrupción que en los últimos años ha empañado el buen nombre de la ciudad.

Finalmente, el investigador concluye, que Cartagena aun no logra los estándares de una ciudad intencional en todo el sentido de la palabra, que debe trabajar mucho más por esto, y debe repensar sus propósitos realmente alcanzables como ciudad hacia el futuro. Los informes de competitividad de la ciudad que se han realizado por instituciones como el Observatorio del Caribe, la Cámara de Comercio, y la Universidad de Cartagena dan cuenta de algunas mejoras, sin embargo prevalece las fallas estructurales que si no se superan, difícilmente le darán a la ciudad esta posibilidad de competir con confianza en los mercados internacionales tanto afuera como adentro de su localidad.

6. BIBLIOGRAFIA

- ALCALDÍA MUNICIPAL DE CARTAGENA. Plan de Desarrollo Municipal de Cartagena, 2004 – 2007.
- _____. Plan de desarrollo municipal. 2001-2003.
- _____. Plan de Ordenamiento territorial. 2000-2010.
- ASOBANCARIA. La Semana Económica. No. 472. Bogotá. Septiembre 3 de 2004.
- BADEL, Dimas. Diccionario histórico geográfico de Bolívar. Segunda Edición. 1999.
- BANCO DE LA REPÚBLICA. Compendio estadístico sobre la Costa Caribe 1990-1998. Barranquilla, Cartagena, diciembre de 1999.
- _____. Y OTROS. Informe de Coyuntura Económica Regional. Bolívar. Diciembre de 2003.
- _____. Informe de Coyuntura Regional. ICER - Sucre. 2001-2002-2003.
- BEJARANO, Jesús Antonio. Elementos para un enfoque de la competitividad en el sector agropecuario. 1995.
- BERNAL DUFFO, Eufrasio, “Departamentos y regiones de Colombia”, Gran Enciclopedia de Colombia, Circulo de Lectores, Santafé de Bogotá, 1994.
- CAMARA DE COMERCIO DE CARTAGENA. Cartagena en Síntesis, 2004.
- CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA. Julio 4 de 1991. Editorial Unión Ltda. Santafé de Bogotá, D. C. Colombia, 2003.
- CONTRALORÍA GENERAL DEL DEPARTAMENTO DE SUCRE. Evaluación de Planes de Desarrollo del Departamento de Bolívar y sus Municipios. Vigencia 2001- 2002.
- _____. Informe Fiscal y Financiero Departamento de Bolívar. Vigencia 2002.
- DANE. Dirección de síntesis y cuentas nacionales.
- _____. Encuesta continuas de hogares. 235
- _____. Modelo de la Medición de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones – Tic. Diciembre 2003.
- _____. Informe de Coyuntura Económica Regional, primer semestre 2004.
- DIAZ CALLEJAS, Apolinar. El Universal de Cartagena 2003-02-13, El Heraldo de Barranquilla 2003-02-12.
- DNP. Departamento Nacional de Planeación. Bolívar, Información básica Departamental- Bogotá, 2003.

ESSER, Klaus y Otros. Competitividad Sistémica: Nuevo desafío a las empresas y a la política. Revista de la CEPAL. Santiago 1996, no. 59, p. 39-52.

ELIZALDE HEVIA, Antonio. Planificación Estratégica territorial y políticas públicas para el desarrollo local. ILPES. 2003. No. 29.

FAIRBANKNS Michael y LINDSAY Stace. Arando en el mar. Mcgraw hill. 1999.

FAJNZYLBBER, Fernando. Competitividad internacional: evolución y lecciones. Revista de la CEPAL, No. 36.

GALVIS, Luis Armando, MEISEL ROCA, Adolfo. El crecimiento económico de las ciudades colombianas y sus determinantes, 1973-1998. Octubre de 2000.

GARAY, L.J. y otros. Colombia: Estructura Industrial e Internacionalización, 1967-1996, Tomo 1, Departamento Nacional de Planeación, Bogotá, julio de 198, p. 570.

GUERRA DE MESA, María del Rosario. Ciencia, tecnología e innovación y el Futuro de Colombia. Risaralda, Junio 11 de 2004.

ICFES. Estadísticas de la educación superior 2002. Subdirección de monitoreo y
y
Vigilancia grupo de análisis estadístico. Bogotá 2003.

INSTITUTO GEOGRÁFICO AGUSTÍN CODAZZI - IGAC. Bolívar, Características geográficas.

KLAUSS Esser, WOLFGANG Hillebrand, MESSNER Dirk y MEYER-STAMER Jorg. Competitividad Sistémica: Nuevo desafío a las empresas y a la política. Revista de la CEPAL. Santiago 1996, no. 59.

KRUGMAN Paul, Competitividad económica: Mitos y realidades, citado por ROJAS LIBREROS Gentil.
_____, Competitividad: Una peligrosa obsesión. En: Ensayos de economía. Universidad Nacional de Colombia. Volumen 6, año 6. 236
_____. Geografía y comercio. Editorial Antoni Bosch. 1992.

LEYES 7ª y 9ª de 1991.

NORMAS TÉCNICAS COLOMBIANAS SOBRE DOCUMENTACIÓN. ICONTEC. NTC 1487. Quinta Actualización.

OBSERVATORIO DEL CARIBE, CAMARA COMERICO CARTAGENA, Serie de estudios: Diagnostico de la ciudad de Cartagena, la situación de la ciudad a principios del siglo XXI.

PATERNINA PADILLA, Aníbal. Paraíso Arcaico, Sincelejo, 1995.

PAUL F. Luis Hernán y SUARÉZ L. Fernando. Competitividad: El gran desafío de las empresas chilenas. Centro de Estudios Públicos. Santiago. 1996.

PORTER, Michael E. La ventaja competitiva de las naciones. Ediciones Javier Vergara. 1991.

ROJAS LIBREROS, Gentil. Conceptualización y métodos para la competitividad internacional. Editorial Universidad Santiago de Cali. 2002.

SANCHEZ, Fabio y ACOSTA Paula. Proyectos de indicadores de competitividad. Colombia 2001.

SEN, Amartya y NUSSBAUM, Marte. La calidad de vida. Fondo de cultura económica. México, 1993.

SILVA LIRA, Iván. Metodología para la elaboración de estrategias de desarrollo local. ILPES. Nov. 2003.

SUPERBANCARIA. Estadísticas por municipios. Medio magnético. Bogotá, 2004.

VÁZQUEZ BARQUERO, Antonio. La política de desarrollo económico local (2000a).

FORO ECONOMICO MUNDIAL. Metodologías

The Heritage Foundation y The Wall Street Journal,

www.dnp.gov.co

www.mincomercio.gov.co

www.dian.gov.co

www.cepal.org

www.comunidadandina.org

www.ccomerciocartagena.org

www.supertransporte.gov.co

www.mintransporte.gov.co

www.colombiacompite.gov.co

www.cccartatena.org

www.dane.gov.co

www.banrep.gov.co

ANEXO A

TABLA DE VALORACION DE INDICADORES PARA EL COMPONENTE DE INTERNACIONALIZACION

INDICADORES PARA EVALUAR FACTOR DE INTERNACIONALIZACION DE LA CIUDAD DE CARTAGENA DE INDIAS.			
ANALISIS CUANTITATIVO - 75%-			
INDICADOR	CATEGORIA DE INDICADOR	INDICE DE MEDICION	PONDERACION
1	Comercio Exterior	1. Valor exportaciones 2. Valor importaciones 3. Balanza comercial	45%
2	Empresas Orientadas al Mercado Internacional	1. Numero de Empresas exportadoras 2. % empresas grandes y pequeñas	20%
3	Organizaciones de Apoyo a la Internacionalizacion de Empresas	1. Numero de Organizaciones	10%
ANALISIS CUALITATIVO-25%-			
1	FINANZAS PARA INTERNACIONALIZAR LA EMPRESA	1. Divisas disponibles para importar. 2. los creditos y seguros estan disponibles y razonables. 3. La tasa de cambio es favorable. 4. El acceso al Sistema Financiero es favorable	10%
2	ORIENTACION DEL DISTRITO DE CARTAGENA HACIA LA INTERNACIONALIZACION DESE EL SECTOR PUBLICO	1. La poltica de exportaciones es una prioridad en Cartagena 2. El bilinguismo es una prioridad en Cartagena desde el Sistema Educativo 3. El municipio tiene creada una oficina dedicada a la internacioalizacion 4. El desarrollo urbano del municipio esta orientado hacia la internacionalizacion 5. Cartagena tiene una infraestructura fisica y optima para atender su internacionalizacion.	10%
3	ORIENTACION DE LA EMPRESA HACIA LA INTERNACIONALIZACION	1. El ingles como segunda lengua es parte de su estandar empresarial. 2. En el corto o mediano plazo ha considerado hacer alianza estrategica con empresas extranjeras. 3. Sus actividades se enmarcan dentro de las regulaciones de caracter global. 4. Evalua permanentemente su entorno internacional para la toma de decisiones. 5. La plataforma de comunicaciones de alta tecnologia son optimas y a precios competitivos. 6. La ciudad tiene una red de servicios públicos con capacidad para la inversion extranjera.	5%

Fuente: Elaborada por el autor con base en los criterios del Foro Económico Mundial

ANEXO B

ENCUESTA APLICADA A EXPERTOS DEL SECTOR PRIVADO Y SECTOR PÚBLICO, PROFESIONALES, PROFESORES UNIVERSITARIOS

Encuesta para valoración cualitativa del componente de internacionalización de la ciudad de Cartagena de Indias.

Apreciado colaborador, le solicito comedidamente, lea con atención y asigne una calificación de 1 a 5, no use valores decimales. Tenga en cuenta las siguientes definiciones para valoración:

5 puntos en los casos en que el cumplimiento de la variable en análisis sea totalmente favorable a la competitividad internacional de Cartagena.

4 puntos en los casos en que se presente un nivel de cumplimiento de la variable en cuestión tal que sea de una importancia media alta en la escala, es decir, que soporte y contribuya en gran medida a la competitividad internacional del municipio .

3 puntos en los casos en que el cumplimiento de la variable en análisis tenga una incidencia e importancia media en el nivel de competitividad internacional del municipio.

2 puntos en los casos en que el cumplimiento de la variable en análisis tenga una incidencia e importancia baja en el nivel de competitividad internacional del municipio.

1 punto en los casos en que el cumplimiento de la variable en análisis tenga una incidencia extremadamente baja o nula en el nivel de competitividad del municipio.

Al respaldo efectúe su calificación a cada factor.

Continuación anexo B.

FACTOR A EVALUAR	Calificación				
	1	2	3	4	5
1. En Cartagena existen divisas (dolares) para importar					
2. Los Creditos y Seguros estan disponibles y razonables en Cartagena de Indias					
3. La tasa de cambio es favorable en Cartagena.					
4. El acceso al Sistema Financiero en Cartagena es favorable.					
5. El autoridad Distrital tiene una politica de exportaciones favorable para los empresarios en Cartagena.					
6. El Bilinguismo es una prioridad en Cartagena desde el sistema educativo, esta es una politica clara del Distrito.					
7.El Municipio en su estructura administrativa tiene constituida una unidad de impulso constante a las exportaciones					
8. El desarrollo urbano del municipio esta orientado hacia la internacionalización					
9. El ingles como segunda lengua es parte prioritaria del estandar de las empresas en Cartagena					
10. En el corto o mediano plazo las empresas de Cartagena han desarrollado alianzas con empresas extranjeras					
11.Las actividades de las empresas se enmarcan dentro de la normativa del contexto global atendiendo normas como las de OMC					
12. Los empresarios Cartageneros desarrollan un ejercicio constante de analisis sobre el entorno global y su impacto en Cartagena					
13. Cartagena tiene una infraestructura fisica adecuada y optima para atender la internacionalización de la ciudad					
14. La Plataforma de Comunicaciones de alta tecnologia en Cartagena son Optimas y a precios competitivos					
15. La Ciudad de Cartagena de Indias posee una adecuada red prestadora de servicios publicos con capacidad para la inversion extranjera directa					

Fuente: Diseño por parte del autor.

Escala valoración:

- 5: Totalmente favorable al componente de internacionalización de Cartagena de Indias.
- 4. Es de importancia media a la competitividad internacional de Cartagena
- 3. Presenta incidencia en la competitividad internacional de la ciudad.
- 2. Presenta incidencia baja en la competitividad internacional de la ciudad.
- 1. Incidencia extremadamente baja en la competitividad internacional de la ciudad.

ANEXO C:

LISTADO DEL POTENCIAL DE PROFESIONALES, EMPRESARIOS Y PROFESORES A LOS CUALES SE LES APLICARA EL INSTRUMENTO DE MANERA DIRECTA

NOMBRES	CARGO O DESEMPEÑO PROFESIONAL
Carolina Calderón	Presidente ACOPI Seccional Bolívar.
Napoléon de la Rosa	Presidente ANDI seccional Cartagena
Felipe Merlano de la Ossa	Secretario de Hacienda
Roxana Segovia	Secretaria de Educación del Distrito
Nixon Navarro	Asesor Transcribe
Paola Mercado	Presidente Corporación Turismo Cartagena (e)
Patricia Martínez Barrios	Rectora Universidad Tecnológica de Bolívar
Jorge Alvis Arrieta	Experto en Economía y Desarrollo Regional
Daniel Toro	Experto en Economía Industrial
Aron Espinosa	Experto en Economía Regional
Alba Zulay Cardenas	Experta en Finanzas
Rolando Ariza	Experto en Finanzas y Operaciones Internacionales
Orlando del Rio	Experto en Competitividad
Benjamín García	Experto en Competitividad y Pensamiento estratégico
Victor Espinosa Flores	Experto en Historia Empresarial
Lacidez Agamez	Experto en Comercio Exterior
Maria Elena Serge	Experta en Comercio Exterior
Manuel Guzmán	Especialista en Logística
Julio Colombo	Experto en Derecho Internacional
Henry Valle Benedetti	Experto en Contratación Internacional
Raul Acosta	Experto en Economía Internacional
Miguel Lopez	Especialista en Mercados Internacionales
Jorge del Rio	Experto en Estrategia y Política de Empresa
Julio Cesar Sánchez	Experto en Negocios Internacionales
Jaime Duque	Experto en Geopolítica
Carlos Cuetter	Empresario
Lorduez Buendía Puello	Especialista en Logística
Gonzalo Rozo	Especialista en Logística
Julián Rodríguez	Especialista en Logística
Fabio Angarita	Especialista en Logística
Jorge Payares	Especialista en Logística
Amparo Nougues de Salgado	Gerente Propietaria empresa Poliinversiones
Araceli Garrido Sánchez	Gerente Aerorepublica- sección Bolívar
Arturo de Jesús Martínez	Gerente Mercadeo Lotería de Bolívar
Carlos Alberto Cely	Especialista Mercadeo Emboroman
Carlos Andres Fernández	Especialista Mercado empresa Bavaria
Ernesto Barcenás Pinedo	Especialista Mercado empresa Unicat
Frank Josué Rodríguez	Ejecutivo Comercial empresa Café Salud
Jose Antonio Velasco	Jefe de Ventas empresa Emboroman
Katerin Lopez Lobelo	Analista de Mercados empresa Bavaria
Luz Marina Pardo	Asesora Inversiones
Marcelino Javier Sierra	Gerente Comercial Ferreterías Parejo
Maria Pilar Vallejo	Gerente Comercial empresa Unilever Andina
Natacha González	Profesional especialista ICA
Jorge Cassalín	Gerencia Comercial Sociedad Portuaria

Suremy Galavis Leni	Nestle de Colombia seccional Cartagena
---------------------	--

Continuación Anexo C.

NOMBRES	CARGO
Ximena del Carmen Fernández	Jefe Comunicaciones Electrocosta
Nuryan Cantillo	Especialista en Gerencia Empresarial
Lilia Carmona	Especialista en Gerencia Empresarial
Jairo Ruiz Simancas	Especialista en Gerencia Empresarial
Martha Cecilia Cuellar	Subdirectora Administrativa SENA Bolívar
Rafael Meza	Jefe Grupo Importaciones DIAN
Carlos Montes	Jefe Centro Servicios DIAN
Bibiana Cecilia Pinto	Vicepresidente Producción empresa Pesbocol
Alejandro Agúdelo	Banco Sudameris
Maria Ballesteros	Jefe Logística C.I. Océanos
Jesús Orlando Benavides	Flota Fluvial Carbonera
Fabio Camacho	Jefe Investigaciones Biofilm
Lubin Lorduy	Ingeniero de Proceso Biofilm
Ignacio Arango	Ingeniero de procesos Dow Química,
Luis Carballo	Jefe de Planeacion Biofilm
Isabel Puerta	Departamento Comercial Satech Internacional
Monica Quecano	Jefe de Proyectos Dow Química
Axel Renal	Gerente Administrativo Acuacar
Indalecio Camacho	Empresario
Luis Carlos Arraut	Experto en Emprendimiento y Gestion del Conocimiento.

ANEXO D

Resultados de la Encuesta aplicada

Factores	Porcentaje de calificación otorgada				
	Cumplimiento mínimo o nulo	Cumplimiento bajo	Cumplimiento intermedio	Cumplimiento favorable	Cumplimiento máximo
1. Existen divisas para realizar importaciones		13	65,2	21,7	
2. Los créditos y seguros están disponibles y razonables	4,3	30,4	30,4	34,8	
3. La tasa de cambio es favorable en Cartagena	4,3	26,1	43,5	26,1	
4. El acceso al sistema financiero es favorable	8,7	26,1	43,5	21,7	
5. La autoridad Distrital tiene una política de exportaciones favorable	26,1	30,4	39,1	4,3	
6. El Bilingüismo es una prioridad en Cartagena desde el sistema educativo	17,4	56,5	8,7	4,3	13
7. El Distrito en su estructura administrativa tiene una unidad que impulse las exportaciones	21,7	47,8	30,4		
8. El desarrollo urbano del Distrito está orientado hacia la internacionalización	30,4	30,4	34,8	4,3	
9. El inglés es prioritario como segunda lengua en las empresas	17,4	34,8	8,7	26,1	13
10. Las empresas de Cartagena han desarrollado alianzas con extranjeras	8,7	30,4	39,1	21,7	
11. Las empresas enmarcan sus actividades dentro de la norma OMC	4,3	30,4	65,2		
12. Los empresarios de Cartagena desarrollan análisis de entorno global	8,7	52,2	34,8	4,3	
13. Cartagena tiene una infraestructura física adecuada para la internacionalización	13	21,7	39,1	26,1	
14. La plataforma de comunicaciones son óptimas y a precios competitivos	21,7	56,5	17,4	4,3	
15. Cartagena posee una adecuada red de servicios públicos.		39,1	34,8	8,7	

Fuente: Cálculos efectuados por el autor con base a la encuesta aplicada.