

EL DIAMANTE MARÍTIMO. UNA ESTRATEGIA MARÍTIMA PARA EL DESARROLLO

Gabriel Román Lazarovich*

Con la globalización de la economía, la competitividad de la industria nacional ha pasado a ser un factor de supervivencia de los Estados, ya que un eventual derrumbamiento económico lleva aparejada la eventual disolución de los grupos intermedios que dan vida al orden social, pudiendo alcanzar dimensiones catastróficas para un país en vías de desarrollo. Para resistir las amenazas y superar los riesgos que impone un ambiente competitivo internacional tan letal, se han desarrollado teorías y estrategias, destacando en el ámbito marítimo la creación de clústeres que, promovidos con gran fuerza en Europa y extendidos en menor escala en otros continentes, han salvaguardado, y en muchos casos fortalecido, la industria marítima nacional y el país.

- Introducción.

Hasta hace pocos años el enfoque de seguridad de los Estados se orientaba principalmente a las amenazas respecto de su soberanía e integridad territorial. Inclusive aquellas que hoy son denominadas nuevas amenazas, se basan en el posible daño a la sociedad o a sus bienes, y se pueden agrupar taxonómicamente como amenazas a la seguridad nacional, concepto profusamente estudiado en la literatura estratégica moderna.

Con una visión un poco más amplia y sin negar en absoluto la anterior, la lógica del conflicto internacional presenta hoy en día un enfoque con mayor énfasis en el desarrollo de los estados y, por ende, el esfuerzo estratégico de los estados más evolucionados ha ido incorporando los riesgos y las amenazas al desarrollo nacional, entre las cuales se encuentran la pérdida de competitividad, el aislamiento económico o la falta de fluidez de las rutas comerciales, las presiones económicas de los grandes conglomerados y monopolios, los efectos ecológicos adversos al medioambiente,

y la fuga de capital financiero y humano, entre muchas otras que ameritan un estudio específico del tema.

Es en este marco donde corresponderá debatir aquellas medidas que pueden contribuir a resolver favorablemente algunos de dichos riesgos y amenazas, que también pueden ser expresados como falta o pérdida de oportunidades de crecimiento, dependiendo si se quiere ver el vaso medio lleno o medio vacío; y una de las medidas adoptadas por numerosos países para enfrentar las dificultades mencionadas ha sido la formación de clústeres, cuya naturaleza y beneficios intentaremos exponer en el presente artículo.

- ¿Una nueva Estrategia Marítima Nacional?

Una estrategia nacional acorde a los tiempos requiere del concurso armónico de dos elementos, seguridad y desarrollo, incluyendo en el primero la disuasión para llevar a cabo todos los emprendimientos legítimos del país en condiciones libres de amenazas, y en el segundo, el fomento a nivel estatal de aquellos in-

* Capitán de Navío. Oficial de Estado Mayor. Magister en Ciencias Navales y Marítimas con mención en Planificación. Destacado Colaborador de la Revista de Marina, desde 2008.

tereses que contribuyen al florecimiento de aquellas actividades nacionales que promueven directa e indirectamente el bien común nacional.

Entre dichas actividades se encuentra el comercio marítimo, cuyo desarrollo en el complejo mundo actual no es posible concebir sin una estrategia nacional que provea el punto de apoyo al esfuerzo que se proyecta a partir de la iniciativa del ámbito privado, y que involucra diversos subsectores relacionados al mar, aplicando el principio de subsidiariedad del Estado consagrado, aunque sin mencionarlo, en el Artículo 1°, inciso tercero, de la Constitución Política de Chile y que *“se trata de un principio rector de carácter organizacional y de naturaleza política y jurídica que se aplica a la distribución de competencias entre el Estado y los grupos intermedios y que se resuelve en la afirmación esencial de que el Estado no debe intervenir en las actividades que son de la competencia de los grupos intermedios, a menos que por inexistencia o deficiencia de la acción de tales grupos, y en beneficio de la misma, el Estado deba intervenir por convenir al interés general y al Bien Común”*¹.

Se constata en el mundo actual que dicho principio, tan discutido en cuanto a su interpretación y validez, ha resucitado en la praxis política de los principales países del mundo, especialmente de Europa, y *“las razones que motivan el reaparecimiento del principio de subsidiariedad en la última década con mayor fuerza y extensión que en el resto de su historia, son tributarias de la confluencia de procesos y estrategias que se relacionan de una u otra manera con el debilitamiento de las fronteras y del rol hegemónico de los Estados nacionales por efecto de cambios radicales en la economía internacional”*².

Sumado a lo anterior está la metodología científica, la disciplina y la capacidad de las instituciones para crear valor y hacer prosperar dicha actividad comercial, lo cual es difícil de intervenir toda vez que su eficiencia depende de las habilidades o competencias del capital humano que se dispone.

Una de las corrientes más de moda en las estrategias de desarrollo comercial del mundo marítimo es la formación de clústeres, y aunque su sola adopción no garantiza el éxito sectorial o empresarial, mejora las expectativas a largo plazo en un escenario en que los riesgos son cada vez más letales (competir o desaparecer).

Cabe señalar que hay otras propuestas distintas, como las que plantean que las empresas líderes del mañana no lograrán el éxito en “océanos rojos”, teñidos por las rivalidades, sino creando “océanos azules” de espacios de mercados seguros y listos para crecer, pero donde la competencia no será relevante³. Baste hacer presente que el acierto a la estrategia más propicia no es tarea fácil, por ello el debate en esta materia es siempre provechoso.



Michael Porter.

¿Qué es un Clúster?

El término clúster proviene de la lengua inglesa y significa literalmente “racimo”, pero su acepción económica fue

1. Tapia Valdés, Jorge. “Descentralización y subsidiariedad en la época de la globalización”. Revista del Centro de Estudios Constitucionales, Universidad de Talca, Santiago, año 2003, pág. 100.
2. *Ibidem*, pág. 106.
3. Chan Kin, W. y Mauborgne, René. “La estrategia del océano azul”. Cómo desarrollar un nuevo mercado donde la competencia no tiene ninguna importancia.

acuñada por Michael Porter en 1990. Un clúster es, en este sentido, una agrupación de empresas e instituciones geográficamente cercanas y estrechamente relacionadas en un campo particular, de manera que pueden beneficiarse mutuamente y alcanzar un alto grado de sinergia, mejorando con ello su competitividad.

Un clúster se diferencia de una asociación empresarial, ya que además de apoyar el logro de la máxima rentabilidad de sus asociados, principal objetivo de la última, el propósito del clúster es fusionar los intereses, los conocimientos, el saber hacer, la cultura empresarial y los estilos de todos sus integrantes, para que cada uno y el grupo ganen productividad y competitividad en la economía globalizada. La suma de la cooperación, de la complementariedad, y de la comunicación entre sus integrantes da como resultado el crecimiento, la innovación y el empleo.

Desde 1990 a la fecha se ha verificado una gran corriente de aplicación de este concepto, particularmente en Europa, dando origen a miles de clústeres que han tenido un positivo balance para el desarrollo de los sectores empresariales correspondientes, entre los cuales destaca el sector marítimo.

- El Diamante de Porter.

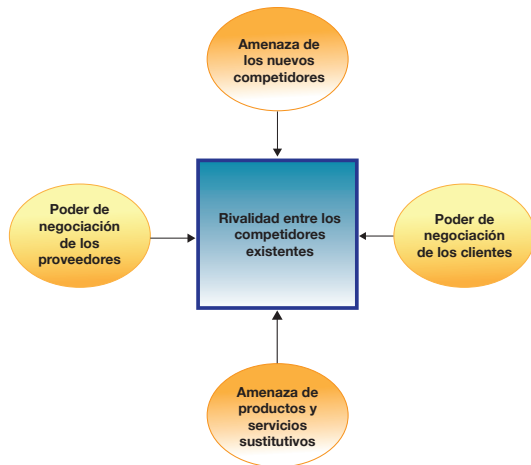
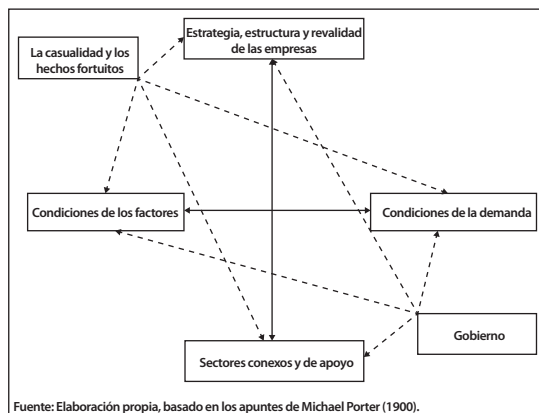
La competitividad de un país es un asunto complejo y no responde en todos los casos de igual manera ni según las fórmulas clásicas. En ella no sólo intervienen variables macroeconómicas como la política de cambio o los impuestos del país; también la afectan la capacidad tecnológica, las economías de escala, la confianza mutua, el apoyo de los gobiernos, la seguridad provista por las Fuerzas Armadas y Policías, y la iniciativa y credibilidad, entre otros factores.

Porter desarrolló un modelo que, en caso de ser aplicado, facilitaría el crecimiento en cuanto a la competitividad a

gran escala, y que también permitiría explicar por qué empresas sectoriales de una nación en particular son más exitosas que las de otros países.

Su teoría ha sido conocida internacionalmente como *“El Diamante de Porter”* y, aunque inicialmente tenía una escala de amplitud nacional, se ha validado de igual forma para regiones y ciudades, y ha sido profusamente utilizada para el desarrollo sectorial de industrias tan diversas como la agricultura, la minería, la construcción y la actividad marítima.

Los cuatro polos de dicho diamante son: las condiciones de los factores productivos, las condiciones de la demanda, la situación de las industrias de apoyo y afines, y la estructura de la industria de las empresas del sector, incluyendo las rivalidades que tienen entre sí y sus estrategias.



Las 5 fuerzas de Porter que intervienen en este modelo son los poderes negociadores de los clientes y proveedores, las amenazas de nuevos competidores y de productos o servicios sustitutivos, y la rivalidad entre los competidores existentes. Como se puede ver, la dinámica de la competitividad ofrece un ambiente propicio para aplicar la más refinada estrategia del conflicto, desde Sun Tzu y Clausewitz hasta nuestros días.

Cabe señalar que, en general, los modelos teóricos corresponden a simplificaciones de una realidad que es muchísimo más compleja. El modelo de Porter no es la excepción, por ello tiene adeptos y detractores, como también tiene aplicaciones exitosas y otras que no lo han sido, ya que no constituye una solución infalible para los resultados ventajosos que se persiguen. Sin embargo, hay que reconocer que en algunas importantes regiones del mundo ha sido empleado como una valiosa estrategia de desarrollo sectorial del ámbito marítimo, poniéndose a la vanguardia de la competitividad y en las mejores condiciones de supervivencia posibles, en un período que ha estado afectado por mares borrascosos y vientos huracanados para el negocio

marítimo comercial y, particularmente el naviero.

- Características de los Clústeres Marítimos.

Hay diversos tipos de clústeres marítimos, dependiendo de su amplitud geográfica, subsectores involucrados y fuentes de financiamiento que los sustentan. En general, ninguno es igual a otro. Cada clúster recoge las particularidades del país o región que representa, aprovecha sus especialidades marítimas y adopta una estructura de acuerdo a sus recursos, tradiciones y políticas.

CRITERIO	DENOMINACIÓN
AMPLITUD GEOGRÁFICA.	CLÚSTERES MARÍTIMOS REGIONALES.
	CLÚSTERES MARÍTIMOS NACIONALES.
	CLÚSTERES MARÍTIMOS LOCALES.
SUBSECTORES INVOLUCRADOS.	CLÚSTERES ABIERTOS (A TODOS LOS SUBSECTORES).
	CLÚSTERES ACOTADOS (A DETERMINADOS SUBSECTORES).
FUENTE DE FINANCIAMIENTO.	CLÚSTERES ESTATALES.
	CLÚSTERES PRIVADOS.
	CLÚSTERES MIXTOS.

Sin dudas, el elemento más variable en un clúster marítimo es su composición, es decir, los subsectores involucrados, ya que los países y/o regiones tienen muy variadas industrias y organizaciones relacionadas y en este factor estriban las mayores diferencias. Intentaremos detallar un listado amplio de aquellos sectores marítimos que pudieren estar incluidos en diferentes clústeres, sean de tipo abierto o acotado:

TRANSPORTE (SHIPPING)	INVESTIGACIÓN MARINA	MINISTERIOS RELACIONADOS
SERVICIOS MARÍTIMOS.	RECREACIÓN COSTERA.	SUBSECRETARÍAS.
BUNKERING.	DRAGADO.	CONSTRUCCIÓN NAVAL.
PESCA.	SEGUROS MARÍTIMOS.	ADUANA.
ACUICULTURA.	AGENTES DE NAVES.	ARMADA.
YACHTING.	ESTIBADORES.	ENERGÍA (UNDIMOTRIZ, MAREOMOTRIZ, ETC.).
DEPORTE ACUÁTICO.	OFFSHORE.	ACADEMIAS E INSTITUTOS MARÍTIMOS.
SEGUROS.	PUERTOS O EMPRESAS PORTUARIAS.	ASTILLEROS Y MAESTRANZAS.
PROVEEDORES DE NAVES.	TURISMO MARÍTIMO.	CLASIFICADORES DE NAVES.

- Principales Clústeres Marítimos del Mundo.

Entre los clústeres marítimos a nivel mundial sin duda destacan aquellos de los países marítimos europeos, ya que por tradición y vocación han defendido su industria marítima como un importante patrimonio de nivel nacional y continental.

En efecto, desde el 4 de noviembre de 2005, existe la red de Clústeres Marítimos Europeos (European Network of Maritime Clusters⁴ - ENMC), que incluye a clústeres marítimos de Alemania, Bulgaria, Dinamarca, España, Finlandia, Francia, Holanda, Italia, Luxemburgo, Noruega, Polonia, Suecia y Reino Unido. Esta red fue fundada con el objetivo de aprender de cada miembro y promover los clústeres marítimos de los estados miembro y de Europa como un todo. Está organizada como una red flexible en que los miembros cooperan en forma voluntaria para temas relacionados con sus agendas nacionales.

El ENMC tiene la misión de promover y reforzar el sector marítimo europeo y sus sectores marítimos nacionales, proporcionando una plataforma de conocimientos e intercambios desde la cual se pueden desarrollar las actividades conjuntas, facilitar el lobby y apoyar las propias actividades nacionales.


La base estratégica de esta red europea de clústeres reside en la búsqueda

de una política marítima europea sólida y consensuada, que contribuya a integrar las numerosas políticas relacionadas con el mar, aplicadas desde ámbitos muy diferentes y que por mucho tiempo se realizaron en forma fragmentada y sin coordinación alguna.

Claro está que Europa, con sus numerosos clústeres, se ha convertido en la superpotencia marítima en el mundo, ya que actualmente sus armadores poseen el 40% de la flota mundial, concentra un 40% de las órdenes de construcción de naves, con una facturación que supera las de Corea, Japón y China; sus puertos manejan el 25% del comercio mundial, es el número uno en la construcción de yates (fabrica el 60% de los súper yates), las empresas europeas han dragado el 80% del mercado abierto, son líderes indiscutidos en la navegación interior, en marinas deportivo-recreativas, en servicios marítimos, investigación, servicios offshore y cuentan con las principales sociedades de clasificación.

Desde ya inquieta pensar en cuánto le falta a nuestra región sudamericana y a nuestro país tan solo para advertir la brecha existente en torno al problema marítimo y sus soluciones.






Demos un breve vistazo sobre los principales clústeres europeos:

PAÍS	CARACTERÍSTICAS
<p>ALEMANIA</p> 	<p>El clúster nació con el objetivo de interconectar todos los Estados alemanes costeros a nivel nacional, integrando una red marítima internacional. Reúne 4.600 empresas y 135 universidades e instituciones científicas. Da trabajo directo a 113.000 empleados. El volumen de negocios marítimos en Hamburgo + Schleswig-Holstein es de aproximadamente 33 mil millones de euros y más de 22.000 millones de euros en el Bajo Sajonia el primer semestre de 2011. Si se considera que el año 2005 las navieras alemanas hicieron negocios por 15 mil millones de euros, el progreso es extraordinario.</p> <p>La flota mercante muestra un positivo balance, los armadores alemanes cuentan con 2800 buques con más de 52 millones de TRG, ocupando el tercer lugar en el mundo, después de Grecia y Japón. Después de la introducción del "tonnage tax" se ha duplicado el tonelaje de la flota y los armadores han rebanderizado 135 naves. Todo este impulso ha generado un efecto positivo en cadena, casi la mitad de su flota sólo tiene 5 años o menos, se preparan más estudiantes ya sea para desempeño a bordo o en tierra. Se han creado más puestos de trabajo que en los últimos 30 años.</p> <p>En el 2011, en una iniciativa en conjunto de los Estados federados de Hamburgo, Baja Sajonia y Schleswig-Holstein surgió el Clúster Marítimo del Norte de Alemania "Maritimes Cluster Norddeutschland (MCN)". Está formado por las principales empresas, instituciones de investigación, asociaciones empresariales, universidades y redes del sector marítimo de Hamburgo, Baja Sajonia y Schleswig-Holstein. La red se completa con alianzas estratégicas con empresas y centros de investigación fuera del clúster.</p>

4. Logo aprobado el 12 de julio de 2012. Fuente: <http://www.cluster-maritime.fr>

<p>BULGARIA</p> 	<p>Creado entre los años 2007 y 2008, es un clúster de carácter voluntario, integrando los siguientes subsectores: puertos, construcción naval, reparación naval, transporte marítimo exterior e interior, pesca y procesamiento, yachting, deporte y turismo marítimo, industria offshore, dragado y bunkering, Armada, servicios marinos y subcontratistas de industrias marítimas.</p>
<p>DINAMARCA</p> 	<p>Denominado "Centro de Desarrollo Marítimo de Europa"⁵, es un clúster orientado principalmente al sector exportador. Su éxito es notable. El sector marítimo representa más del 6% del valor añadido total de Dinamarca. Como subsector destaca la extracción offshore, de gran producción a nivel mundial. Dentro de sus principales proyectos están la neutralización de la piratería, el desarrollo de Infraestructura de GNL en el Báltico y Mar del Norte, proyectos de índice de eficiencia energética (EEDI), apoyo al transporte verde, modelo de cooperación de Ahorro de Energía (ESCO), entre otros. Cuenta con una organización de agrupaciones marítimas unificado y subdividido en tres asociaciones: el Centro de Desarrollo Marítimo de Europa, con 135 miembros, la Asociación para el Fomento de la Marina danesa con 5.500 miembros, y la Sociedad Danesa de Arquitectura Naval e Ingeniería Marina con 135 miembros. Sus principales sectores son el turismo costero, servicios marítimos y puertos, equipos marinos transporte (shipping), pesca, energía eólica, construcción naval, industria de embarcaciones recreativas, Offshore de petróleo y gas, totalizando más de 160.000 empleos directos.</p>
<p>ESPAÑA</p> 	<p>Creado el año 2007. En la actualidad lo componen más de 70 socios directos, incluyendo empresas, asociaciones, entidades públicas y clústeres regionales con más de 900 entidades marítimas en todo el territorio español. El sector marítimo es responsable de 456.000 empleos directos y más de un millón de inducidos (7,2% de la economía del país)⁶. Lo integran los subsectores transporte marítimo, puertos y servicios portuarios, defensa, construcción naval, ingenierías e industria auxiliar, pesca y acuicultura, industria náutica de recreo, marinas y puertos deportivos, investigación marina, organismos de formación y asociaciones profesionales, clústeres regionales, agentes del sistema I+D+i, sindicatos, seguridad marítima, cultura patrimonio y bienestar social, logística, energías renovables marinas y servicios marítimos.</p>
<p>FINLANDIA</p> 	<p>Fue creado a fines de 2004 y se constituyó como una compañía independiente, especializada en el negocio de la navegación de aguas congeladas, construcción de rompehielos, buques de carga y plataformas offshore, y actividades relacionadas.</p>
<p>FRANCIA</p> 	<p>El Clúster Marítimo Francés se estableció por voluntad del sector privado naciendo oficialmente a principios de 2006, como una herramienta para promover el subsector de la Marina Mercante francesa. Cuenta con aproximadamente 240 miembros. Está integrado por empresas navieras, puertos, construcción naval, equipamiento marítimo, petróleo y gas offshore, pesca y productos del mar, Armada, institutos de investigación, agencias de capacitación y entrenamiento, industria de embarcaciones y yachting. El valor de la producción de las industrias marítimas francesas se mantiene cercano al 2,5% del PIB del país, generando anualmente 36 millones de euros (año 2009), superando la producción de su importante industria aeronáutica. Mantiene más de 300.000 puestos de trabajo.</p>
<p>HOLANDA</p> 	<p>Después de la Segunda Guerra Mundial el sector del transporte marítimo holandés estaba dentro de los diez más importantes del mundo, sin embargo, la entrada al mercado de otros países con estructuras de costo menos exigentes obligó a adoptar medidas de sobrevivencia como abanderamiento extranjero, optar por registros más baratos, utilizar dotaciones extranjeras, etc. A solicitud de los armadores, en 1996, el ministro de transportes, apoyado por el ministro de economía, implementaron una nueva política para el transporte marítimo que resultó muy exitosa, el 27 de junio de 1997 se creó el Dutch Maritime Network con fondos del Ministerio de Transportes y con sostenimiento del Ministerio de Asuntos Económicos. En menos de una década vino la recuperación para todo el clúster holandés, y es dicha política en la cual se basa actualmente el estándar europeo⁷.</p> <p>El Clúster Marítimo Holandés es una iniciativa para aumentar la competitividad de sus once sectores marítimos, con más de 11.000 empresas. Estos sectores son navegación, construcción naval, proveedores de equipos marinos, offshore, transporte, dragado, puertos, servicios marítimos, pesca, la Marina Real holandesa y la industria de la construcción de yates⁸.</p>
<p>ITALIA</p> 	<p>Fundado en mayo de 1994, la Federación reúne actualmente la mayoría de las organizaciones del sector: legislación marítima, trabajos portuarios, seguros marítimos, logística, autoridad portuaria, construcción naval, remolcadores de puerto, colegios de capitanes, personal del mar, investigación naval, marina mercante, agentes o corredores marítimos, federación de pilotos, pesca, transporte internacional, certificación y clasificación, búsqueda y rescate y yachting.</p> <p>Las actividades marítimas producen anualmente bienes y servicios por 39,5 mil millones de Euros (2,6% del PIB), y proporciona empleo a más de 213.000 personas en forma directa y otras 265.000 en fabricación y servicios inducidos⁹.</p>

5. Maritime Development Center of Europe (MDCE).
 6. www.cme.es
 7. http://www.european-network-of-maritime-clusters.eu/publications/9.pdf
 8. http://www.european-network-of-maritime-clusters.eu/publications/9.pdf DYNAMIC EUROPEAN MARITIME CLUSTERS. Prof.dr.ir. Niko Wijnolst, editor.
 9. www.federazioneilmare.it

<p>LUXEMBURGO</p> 	<p>Bancos y seguros, dragado marítimo, armadores, abogados y consejeros, clasificadoras, gestión de naves, instituciones de formación, transporte ferroviario y logístico, navegación interior y vigilancia marítima y lucha contra la piratería¹⁰.</p>
<p>NORUEGA</p> 	<p>El clúster noruego “Maritime Forum” fue fundado en 1990 y cuenta con más de 700 miembros en todo el país, e incluye una amplia gama de productores y compradores de bienes y servicios marítimos, empleadores y organizaciones sindicales. Tiene cuatro segmentos principales: Armadores, Astilleros, Equipos y Servicios. La industria marítima ha sido una prioridad para el gobierno de Noruega desde el 2007, adoptando una estrategia nacional para desarrollar la industria marítima en forma amigable con el medioambiente.</p>
<p>POLONIA</p> 	<p>Nacido por el impulso privado desde las partes integrantes (bottom-up), sin aportes del gobierno, el clúster convoca cerca de 100 miembros de los siguientes subsectores de la industria marítima: puertos, construcción naval, reparación naval, transporte marítimo exterior e interior, pesca y procesamiento, yachting, deporte y turismo marítimo, industria offshore, dragado y bunkering, Armada, servicios marinos y subcontratistas de industrias marítimas.</p>
<p>REINO UNIDO</p> 	<p>Aunque sus raíces se remontan a principios de 1900 con asociaciones de construcción de embarcaciones recreativas, se consolidó hacia el 2008. Integra a más de 190 organizaciones de diversos subsectores como servicios marítimos, defensa naval, educación y entrenamiento, ingeniería, pesca y acuicultura, recreación, ciencia marina, nuevas tecnologías, offshore renovables, petróleo y gas, puertos, construcción naval y manufacturas, shipping y yachting. El sector marítimo del Reino Unido emplea a más de 531.000 personas directa e indirectamente.</p>
<p>SUECIA</p> 	<p>El Shipping Analys Institute (SAI), es una asociación sin fines de lucro, propiedad de sus miembros, que consiste en un clúster marítimo que incluye a los armadores, puertos, transportistas de carga, agentes marítimos-propietarios, proveedores, abogados, sociedades de clasificación, finanzas marítimas, los fabricantes, compañías de seguros, academias, autoridades y organizaciones relacionadas. Se financia con cuotas de los miembros y cargos del seminario.</p>

Además de los clústeres nacionales, existen en Europa muchos de carácter regional o portuario, como los de Bilbao, Vigo, Islas Baleares, Islas Canarias, por usar como ejemplo España.

Por cierto que existen clústeres marítimos en todos los continentes, como el de Newport en EE.UU., o el de Singapur en el sureste asiático, donde operan más de 5.000 compañías navieras y otras empresas y agencias dedicadas directa o indirectamente al negocio marítimo, representando el 7.5% del PIB y empleando más de 100.000 personas (4.1% del empleo total del país). El Clúster Marítimo de Nueva Zelanda, cuya fortaleza es la construcción de yates y embarcaciones para uso privado, o el clúster recientemente creado en la República de Sudáfrica.

En Latinoamérica también han comenzado algunas iniciativas de clusterización marítima, entre ellas el Clúster Marítimo de Panamá, que integra empresas como Panalpina, Panamá Ports Company, AMP, ACP y MEC Group Panamá, entre otras que se focalizan en los servicios propios del Canal y su industria relacionada.

Con otra fisonomía, el Clúster Portuario Marítimo de Guatemala –CPMG- relaciona agencias aduaneras, consultores, terminales portuarios, operadores portuarios, inversionistas, agencias de carga, proveedores del sector portuario marítimo, navieras, exportadores e importadores, sector privado organizado, aseguradoras, empresarios del sector turístico, organismos internacionales, y autoridades públicas del país.

En Uruguay también se ha formado un clúster muy focalizado en la industria constructora y reparadora de naves, que se ha visto favorecido por el auspicioso escenario que demandará la explotación de hidrocarburos brasileños en los próximos años, en que se abrirá un mercado muy atractivo en dichas áreas del negocio marítimo.

- Situación Nacional.

En Chile, el concepto de clúster se viene aplicando por iniciativa privada desde fines del siglo pasado; sin embargo, a nivel estatal, los primeros pasos se dieron el año 2007 con la creación de

10. www.cluster-maritime.lu

cinco clústeres priorizados, recogiendo la recomendación del Consejo Nacional de Innovación para la Competitividad (CNIC), y fueron los siguientes: Clúster Alimentario, Clúster Minero, Clúster del Turismo e Intereses Especiales, Clúster Acuícola y Clúster de Servicios Globales.

Mientras el mundo marítimo internacional evolucionaba más y más hacia la clusterización, el comercio marítimo chileno debió competir como estaba, pues no se consideró este sector en las iniciativas respectivas.

El debate sobre el papel del gobierno para influir en la mejora económica de sus regiones y en la capacidad de sus empresas para competir, se ha centrado en dos extremos. El primero sostiene que el gobierno debe intervenir para incrementar la capacidad competitiva, mientras que el extremo opuesto aduce que la intervención del Estado es perjudicial para la competitividad, pues desarticula los mecanismos del mercado, reduciendo la motivación para innovar. Quedar perplejo no resuelve el problema.

Porter sostiene que el gobierno debe intervenir de forma indirecta en la competitividad de las regiones, ya que ésta va a venir dada por la influencia que pueda ejercer en cada uno de los cuatro vértices del "diamante", pudiendo ser positiva o negativa. El Estado debe ser catalizador y estimulador, promoviendo el interés de las empresas para alcanzar niveles más altos de competitividad y no intervenir en ventajas económicas estáticas de corto plazo, que socavan y limitan la innovación y el dinamismo de los privados.

Después de casi un lustro, las autoridades de CORFO han indicado que se puso término a la política de promoción de "clústeres" o encadenamientos productivos, que era parte de la Estrategia Nacional de Innovación, para sostener un enfoque de neutralidad, sin apoyo especial a ningún sector productivo en particular¹¹.

No obstante lo anterior, en el mundo marítimo privado, existen iniciativas concretas para crear un clúster marítimo de carácter nacional centrado en el comercio marítimo, así como ya se ha desarrollado un conglomerado de carácter marítimo pesquero en torno a la industria del salmón, que tiene un carácter más focalizado y se encuentra establecido en la zona sur del país (conocido como el clúster del salmón).

Dicho clúster marítimo nacional ha sido impulsado desde el ámbito particular de las compañías navieras, portuarias, institutos y academias, y la Armada de Chile a través de EXPONAVAL 2012, entre otras entidades que apoyan esta iniciativa, la cual aún no se constituye formalmente debido a que requiere la adhesión de todos los subsectores comprometidos, incluyendo instituciones privadas y públicas que, de alguna manera, deberán integrar sus esfuerzos para establecer un plan de acción, fijar metas y avanzar en demanda de su logro.

- Conclusiones.

La experiencia internacional avala como una buena forma de afrontar eficazmente los desafíos para el desarrollo marítimo nacional, la integración de los diversos subsectores, tanto públicos como privados, creando un clúster marítimo chileno, el cual debe ir aparejado de una estrategia marítima nacional acorde a los tiempos. Esta iniciativa, por cierto, no reemplazará el esfuerzo colectivo, la responsabilidad, la economía, el orden y eficiencia en los procesos de las diversas organizaciones.

Es necesario desarrollar nuevas ideas y fomentar el debate en torno al pensamiento estratégico nacional en todos los campos del desarrollo, y el ámbito marítimo constituye un espacio fundamental para soñar y creer en un país como Chile.

* * *

11. La Tercera, Edición Impresa, martes 21 de junio de 2011.