

**TRANSPORTE MARÍTIMO EN INDONESIA: DESAFÍO QUE ENFRENTA EL PAÍS
POR FALTA DE INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA**

Indonesia: Un punto geoestratégico para el comercio internacional

***MARITIME TRANSPORTATION IN INDONESIA: A CHALLENGE OF THE COUNTRY
DUE TO LACK OF INVESTMENT IN INFRASTRUCTURE***

Indonesia: A geostrategic point for international trade

Mariantonia López Medina

Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas, Universidad El Bosque, Bogotá
(Colombia)

mlopezme@unbosque.edu.co

Cristian Felipe Pardo Castiblanco

Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas, Universidad El Bosque, Bogotá
(Colombia)

cpardoc@unbosque.edu.co

Yamile Andrea Montenegro Jaramillo

Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas, Universidad El Bosque,
Bogotá (Colombia)

ymontegro@unbosque.edu.co

Resumen: El documento de investigación identifica la relación existente entre infraestructura marítima y competitividad en Indonesia, realizando una revisión del comportamiento de la inversión en infraestructura marítima en los últimos años, evidenciando las consecuencias que ha generado la situación de infraestructura en puertos actual, que determinan cómo la infraestructura marítima es relevante en la competitividad del país insular al ser un punto geoestratégico en el comercio internacional. La investigación se basa en una metodología cualitativa, donde el estudio de la revisión literaria fue obtenido de fuentes electrónicas como ProQuest, Redalyc, de artículos científicos, y la información empírica adquirida de entidades con mayor conocimiento al respecto como la Embajada de Indonesia en Bogotá, permitiendo a los autores adquirir información para estudiar el estado y la relación de la infraestructura marítima y la competitividad, para finalmente identificar las futuras oportunidades que tendrá el país a la cuarta revolución industrial.

Abstract: *The research document identifies the relationship between maritime infrastructure and competitiveness in Indonesia, reviewing the behavior of investment in maritime infrastructure in recent years, evidencing the consequences generated by the current infrastructure situation in ports, which determine how the maritime infrastructure is relevant in the competitiveness of the island country as it is a geostrategic point in international trade. The research is based on a qualitative methodology, where the study of the literary review was obtained from electronic sources such as ProQuest, Redalyc, from scientific articles, and the empirical information acquired from entities with greater knowledge about it such as the Indonesian Embassy in Bogotá, allowing authors to acquire information to study the status and relationship of maritime infrastructure and competitiveness, to finally identify the future opportunities that the country will have for the fourth industrial revolution.*

Palabras Clave: Indonesia; Infraestructura Marítima; Competitividad; Inversión; Cuarta Revolución Industrial

Keywords: *Indonesia; Maritime Infrastructure; Competitiveness; Investment; Fourth Industrial Revolution*

Propósito: Realizar una revisión bibliográfica en artículos científicos sobre el estado actual de la infraestructura marítima en Indonesia y su relación con la competitividad de los países, a fin de determinar soluciones prácticas a los problemas logísticos generados en los puertos de Indonesia.

Diseño/ Metodología/ Enfoque: En el presente estudio los autores utilizaron como instrumento de metodología de investigación un enfoque de observación no participativa, donde los escritores a través de datos secundarios estudiaron y analizaron la importancia de la infraestructura marítima en el desarrollo de la competitividad de Indonesia.

De esta manera, las fuentes de información utilizadas para la elaboración del documento son datos empíricos que brinda la Embajada de Indonesia en Bogotá y la revisión de literatura de autores en fuentes electrónicas que exponen la situación actual de la infraestructura en Asia, la inversión en infraestructura marítima que se ha realizado en Indonesia hasta el momento, la evolución del transporte marítimo en el mismo, el estado del transporte marítimo en China, el cual ha sido ejemplo global por el desarrollo eficiente de sus infraestructuras marítimas, y el estado actual del sector secundario en Indonesia tras las inversiones que ya se han efectuado. La finalidad de la investigación es obtener respuestas que ayuden a soportar el propósito del estudio, informando de esta forma al lector sobre la importancia del desarrollo del sector secundario, al estudiar a Indonesia como un punto geoestratégico para el comercio internacional.

Hallazgos: La falta de inversión en infraestructura marítima en Indonesia ha generado un desafío para el transporte de mercancías y de personas en el país, generando problemas internos y afectando negativamente el desarrollo del comercio, donde gracias a deficientes procesos logísticos las mercancías no han sido

debidamente tratadas en los puertos, dificultando el comercio internacional al ser un punto geoestratégico en la región. El archipiélago indonesio posee más de 17.000 islas y es uno de los países emergentes pertenecientes a los CIVETS, el grupo de economías emergentes con más rápido crecimiento, permitiéndole destacar como economía en desarrollo. No obstante, la falta de inversión en infraestructura marítima ha dificultado su crecimiento económico, afectando su competitividad y haciendo necesario el estudio donde se plantea la relación entre la infraestructura marítima y la competitividad.

Limitaciones / Implicaciones de la investigación: Para el estudio se tiene en cuenta la teoría expuesta por Klaus Schwab, la cual ayudará a generar un mayor entendimiento del concepto de “competitividad”, el cual es relevante durante el desarrollo de la investigación. Por otra parte, con el fin de subsanar la falta de información en las fuentes documentales, se recurre al uso de otros métodos de investigación como datos empíricos obtenidos por la Embajada de Indonesia en Bogotá.

Implicaciones prácticas: El presente estudio representa utilidad principalmente para interesados en estudiar la región del Sudeste Asiático, al demostrar que pueden existir soluciones prácticas para la situación preocupante que actualmente enfrenta Indonesia en aspectos internos que no le ayudan a impulsar el desarrollo de su competitividad.

Implicaciones Sociales: Las personas beneficiadas por el artículo son primordialmente estudiantes interesados en la región del Sudeste Asiático y en las oportunidades de negocio que el mismo podría generar.

Asimismo, se verían afectados positivamente los países vecinos de la región, puesto que, al participar conjuntamente en organismos internacionales, o disponer de acuerdos comerciales con Indonesia, podrían mejorar la competitividad de la región en un entorno globalizado, que les traería ventajas logísticas frente a los demás competidores internacionales, especialmente con economías emergentes.

Originalidad / Valor: Los autores buscan generar una relación entre infraestructura marítima y competitividad, evidenciando la necesidad de incrementar la inversión en la infraestructura marítima de Indonesia y mostrar el crecimiento económico del que podría suponer la economía emergente si se realiza mayor inversión de la que se ha presupuestado en los últimos años.

De esta manera, se destaca el rol que podrá jugar Indonesia en el comercio internacional por su posición geoestratégica y el cambio que supondría para el continente asiático como bloque tras las nuevas oportunidades de mejora en el sector, donde se enfoquen en el desarrollo de la infraestructura marítima y se potencie a su vez el comercio internacional.

Palabras Clave Comercio Internacional, Inversión, Infraestructura Marítima, Posición Geoestratégica.

Keywords *International Trade, Investment, Maritime Infrastructure, Geostrategic Position.*

Agradecimientos: Los autores agradecen a la Universidad El Bosque y a los espacios académicos generados como el Semillero de Investigación en Negocios y Relaciones Internacionales de la Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas bajo el liderazgo de la Doctora Andrea Montenegro y al Departamento de Investigación, quienes nos brindaron las herramientas necesarias para el desarrollo del proyecto. Asimismo, agradecemos a la Embajada de Indonesia en Bogotá, por su tiempo y colaboración a través de la información brindada, la cual fue de gran apoyo para el desarrollo del artículo.

Introducción

En la actualidad, cobra importancia la conectividad económica global, la cual se refiere al movimiento de mercancías que se vuelve cada vez más necesaria en un mundo globalizado con mercados más competitivos, los cuales requieren de una respuesta rápida por parte de los comerciantes y exportadores, afectando directa e indirectamente el nivel de vida de los países. Según Oportus y Echeverría (2012), actividades económicas como la distribución de mercancías se están volviendo cada vez más relevantes en el contexto global y la infraestructura marítima continúa jugando un papel muy importante, siendo el acceso al transporte y la logística un factor clave para asegurar la competitividad de una nación dentro del contexto internacional.

Es así como, Indonesia con más de 17.000 islas es una economía emergente que ha logrado alcanzar un crecimiento exponencial en los últimos años, pues según la revista Mundo (2016) Indonesia se posiciona como la principal economía del sudeste asiático enfrentando aún grandes desafíos, pues ha entrado a participar en diferentes grupos internacionales para la cooperación y el desarrollo. Asimismo, según OEC (2018), Indonesia posee materias primas atractivas para algunos mercados industrializados, lo que lo posiciona como un país que está a la vista de muchos, permitiéndole ser un competidor frente a otras economías emergentes, como es el resto de países pertenecientes a los CIVETS donde participa Colombia.

De este modo, el problema que encuentran los autores con respecto a la revisión de literatura, es la falta de competitividad de la infraestructura marítima de Indonesia, la cual genera altos costos logísticos y retrasos en el movimiento de mercancías afectando a nivel interno y externo el movimiento de mercancías y de personas. Adicionalmente, el problema a estudiar es relevante debido al papel geoestratégico que juega el país insular para el comercio internacional y el mejoramiento de la calidad de vida de sus habitantes. Así, el Foro Económico Mundial (2018) expresa que el sector de Infraestructura en Indonesia ha presentado niveles inferiores de desarrollo en los últimos años, por lo que el nivel de eficiencia del sector secundario se encuentra entre los más bajos tanto del país, como del promedio de la región del Sudeste Asiático.

Por lo tanto, el conocimiento generado por este estudio puede ser particularmente útil para proveer de un mejor entendimiento a los estudiantes interesados en el Sudeste Asiático y la identificación de oportunidades de negocio que se podrían generar del mismo. Por lo anterior, es importante proporcionar las condiciones necesarias y la tecnología en los procesos logísticos, pues esto mejora la eficiencia reduciendo costos y tiempos (Development Asia, 2016).

Por medio de la investigación cualitativa, se analiza información obtenida de diversas bases de datos y revistas científicas, en las cuales se busca identificar los potenciales problemas que enfrenta Indonesia en cuanto a su infraestructura marítima y las posibles soluciones a la situación.

De esta manera, el presente artículo tiene como objetivo principal identificar la relación existente entre infraestructura marítima y competitividad de Indonesia, donde el paso a paso para lograr este objetivo se divide en tres objetivos específicos. El primero es realizar una revisión del comportamiento de la inversión en infraestructura marítima en los últimos diez años, el segundo es evidenciar las consecuencias del estado actual de la infraestructura marítima en Indonesia y el tercero es determinar cómo la infraestructura marítima es relevante en la competitividad de Indonesia.

En los siguientes apartados del artículo, se hace una robusta revisión literaria que permite responder a los objetivos anteriormente mencionados, en donde se realiza una revisión sobre la situación actual del país insular en temas de infraestructura marítima, luego se evidencia el estado actual de la infraestructura portuaria en Indonesia y por último se muestra el nivel de competitividad de Indonesia frente a otras economías analizando el pilar de la infraestructura.

Revisión de Literatura

Teniendo presente que Asia es un referente mundial en temas de infraestructura de transporte marítimo, terrestre y aéreo como lo expone Barbero (2012), países asiáticos como China, han aportado gran parte de su crecimiento económico invirtiendo en infraestructura en otros países. De esta manera, durante la revisión, con el fin de hacer

un estudio y comparación de la situación en Indonesia, se destaca y se analiza el estado de la infraestructura en China, y se menciona la situación de Colombia como economía emergente, dado que evidencian un avance positivo en inversión.

En el caso de China, a pesar de la desaceleración económica que ha presentado en los últimos años, Aranguren (2017) y Gransow (2015) exponen que hasta hace muy poco China mantuvo las inversiones en infraestructura que contribuyeron a los altos índices de crecimiento y al acelerado desarrollo de la región. De esta manera, durante muchos años ha logrado invertir anualmente el 12% de su PIB, porcentaje superior al que destinan países emergentes, convirtiéndolo en la mayor nación en términos comerciales y de competitividad, con siete de los veinte mayores puertos del mundo tras las inversiones realizadas frente a otras naciones (Legiscomex, 2016). Dicho porcentaje de inversión se realizó con el fin de mejorar los procesos de infraestructura, debido que en comparación con Indonesia, Rodríguez (2007) expone que en los años ochenta el país insular requirió un giro radical para poder tener un crecimiento económico sostenido y mayor inversión extranjera, es así como la economía emergente tomó en cuenta las sugerencias del Banco Mundial (BM) y el Fondo Monetario Internacional (FMI), para hacer apertura económica y de mercados, donde comenzará a invertir en infraestructura para facilitar sus procesos y generar un valor añadido.

En el caso de Colombia, el país busca cambiar la imagen de país violento y de tráfico de drogas para pasar a ser visto como un país confiable para invertir, y que a pesar de tener el mercado y la población más pequeña del grupo de los CIVETS, este ha demostrado su potencial en la crisis ocurrida en el año 2008, donde mostró cifras positivas a comparación de la mayoría de países evidenciando una economía relativamente estable y confiable a la inversión, como afirma Semana (citado por Ríos, 2012). Así, Colombia es un país con una interesante producción de petróleo, una buena macroeconomía y una población joven en crecimiento con mayores oportunidades de apertura hacia el mundo. De esta forma, Colombia es una economía emergente, la cual ha demostrado grandes avances en términos de estabilidad

económica y crecimiento debido a que los datos confirman que el futuro de la economía mundial está en manos de las economías emergentes.

El papel que juega la infraestructura y la inversión en las economías emergentes es un factor determinante y necesario para tener en cuenta, es así cómo se analizan cifras de Inversión Extranjera Directa (IED) que se hacen a nivel mundial para hacer una comparación de los recursos externos que reciben economías desarrolladas y los que reciben las economías emergentes como Indonesia. De esta manera, a nivel mundial y por grupos de economías, las economías en vía de desarrollo obtienen menores niveles de IED a diferencia de las economías desarrolladas, donde estas últimas comprenden el 59% del total, mientras las economías en vía de desarrollo tan solo hacen parte del 14% según datos expuestos por la Conferencia de la UNCTAD (2018).

La Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (2002) expone que, para las economías emergentes, la IED es una fuente de desarrollo económico y de modernización que ayuda a mejorar los procesos internos de una nación para un mejor desempeño en el sistema internacional.

De esta manera, para el fortalecimiento de Indonesia, el actual presidente indonesio Joko Widodo en la novena Cumbre de Asia Oriental celebrada en 2014 en Myanmar, en concordancia con lo dicho por Llandres (2018), planteó su nueva estrategia para convertir a Indonesia en una potencia global denominada “Eje marítimo global”, en un proyecto con vigencia entre 2015 y 2019, donde el presidente planea controlar, dirigir y evaluar la consecución de sus objetivos para consolidar a Indonesia como un país marítimo, es así como este acuerdo se compone de siete pilares principales referentes a gestionar: a) Recursos marítimos y desarrollo de los recursos humanos; b) El fortalecimiento de la fuerza naval; c) El aumento de la defensa marítima, la seguridad, la policía y la seguridad en el mar; d) Incrementar la gobernanza marítima; e) La economía marítima, la mejora de la infraestructura y el bienestar; f) La gestión marítima espacial; g) La protección medioambiental, cultura náutica y la diplomacia marítima.

En dichos pilares, se recalca la importancia al seguimiento de la economía basada en el comercio y la infraestructura marítima, teniendo presente que el sector portuario y de

transporte marítimo son temas relevantes y por lo tanto claves para el comercio internacional de los países. Según CEPAL (2013), el desarrollo del sector es eficaz dentro de una economía, pero su correcta ejecución depende de la calidad de las políticas público-privadas para su complementación y orientación.

Para el seguimiento en temas de inversión, según el Banco Mundial (2015), el actual presidente de esta organización multinacional Jim Yong Kim, propone un nuevo financiamiento para Indonesia de cuatro años desde el 2015 al 2019, donde se promuevan modernos procesos logísticos que impulsen el sector y mejoren su conectividad, aumentando la eficiencia portuaria. No obstante, la CEPAL (2013), relaciona el porcentaje del Producto Interior Bruto (PIB) que es destinado al sector de la infraestructura, evidenciando que Indonesia invierte el 7% de su PIB en este sector, siendo inferior a la inversión que países como China aportan a sus infraestructuras.

Para el desarrollo del objetivo de investigación, es necesario evidenciar cómo se encuentra actualmente la infraestructura marítima de Indonesia y las consecuencias que genera. De esta forma, se hace una comparación del país insular con China y Singapur, los cuales son países también pertenecientes al Sudeste Asiático que según Legiscomex (2016), cuentan con un sistema logístico portuario altamente desarrollado que genera beneficios a nivel interno y oportunidades a nivel externo, haciéndolos más competitivos en un contexto internacional.

Por su parte, Indonesia ha logrado consolidarse como una economía emergente y ser parte del bloque de los CIVETS, del cual Ríos (2012) expone que es un grupo compuesto por países como Colombia, Indonesia, Vietnam, Egipto, Turquía y Sudáfrica, los cuales poseen características culturales muy diferentes, pero con la similitud de ser economías emergentes que reflejan el gran potencial de desarrollo y dinamismo que ofrecen en los próximos años y una gran posibilidad de recompensar a quienes corran el riesgo de invertir en ellos, es así como las naciones al pertenecer a este grupo suponen una gran oportunidad de transformación.

En el caso de Singapur, Legiscomex (2016) sustenta que es un centro logístico de talla internacional gracias a su ubicación y a las conexiones que cuenta con las rutas más

importantes del comercio mundial, cumpliendo así con los más altos estándares logísticos internacionales que permite la conectividad entre todos los medios de transporte. De esta manera, el Índice de Desempeño Logístico (LPI) de Singapur registra una de las puntuaciones más altas a nivel global, lo que le facilita en gran medida desarrollar operaciones de comercio internacional y mover grandes cantidades de mercancías y de dinero.

Por su parte, Legiscomex (2016) presenta que La República Popular China es un país competitivo y un referente comercial debido a que cuenta con siete de los veinte mayores puertos del mundo, por lo que presenta un buen desarrollo en su infraestructura portuaria. Asimismo, según Munguía et al. (2013) el sector marítimo lleva a cabo el transporte de 70% del comercio mundial para el funcionamiento de la economía globalizada, destacando a China en la actividad gracias a los avances que ha logrado la economía con respecto al sector y a las inversiones que ha realizado el gobierno con sus diferentes planes de acción.

Es importante destacar el papel que juega la tecnología en el caso de los puertos, que según Giménez (2017), debido a que al tratarse de un entorno con mucha actividad donde operan muchas empresas existe gran variedad de sistemas, donde es necesario algún sistema integrado que permita comunicarse y compartir datos entre distintos actores a varios niveles para no generar problemas en la interoperabilidad, aún más si se trata de intercambiar información en tiempo real y con la velocidad necesaria para llevar a cabo todos los procesos generados por la logística portuaria.

En el caso de Indonesia, de acuerdo con la Oficina de Información Diplomática (2019), históricamente ha sido el centro de poder de varios sectores económicos que dependen principalmente del transporte marítimo y del comercio. Sin embargo, el desarrollo de la logística en los puertos de Indonesia no presenta avances, lo que es importante para el desarrollo del comercio, debido a que el progreso de la infraestructura marítima y la logística permite reducir tiempos, lo que se traduce en menores costos, mejorando las relaciones comerciales al mismo tiempo que atrae mayor inversión (Development Asia, 2016).

Sin embargo, según el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (2014), la alteración en los sistemas de infraestructura del país insular genera afectación en el movimiento de mercancías y por consiguiente en el buen funcionamiento del comercio, lo que también afecta al transporte (marítimo, terrestre y aéreo), donde incluso se alteran indirectamente diferentes sectores económicos como la energía, la atención sanitaria, entre otros.

El concepto de competitividad es importante para el desarrollo del objetivo, debido a que permite tener una idea clara del nivel de infraestructura que tienen los países. De esta forma, se relacionará al caso de Indonesia para determinar la relevancia de la misma en la competitividad del país insular.

En concordancia con lo expuesto por Valbuena y Montenegro (2017), los procesos de competitividad han sido considerados relevantes en la obtención del éxito de integración económica en los mercados globales, debido a que influyen directamente en el desarrollo de los productos, el mercado y la economía nacional. De esta forma, el concepto de competitividad mide el grado en el que una nación se puede desenvolver en el contexto internacional, permitiéndole tener mejores oportunidades de expansión económica.

Es así como el alcance de la Cuarta Revolución Industrial juega un papel relevante en la competitividad de las naciones, debido a los cambios rápidos y positivos que esta puede generar en los procesos logísticos de los países, ayudando al aumentando del comercio internacional. Según Schwab (2016), la Cuarta Revolución Industrial consiste en máquinas, sistemas inteligentes y conectados, energías renovables, nanotecnología la función de las tecnologías y su interacción con dominios digitales, entre otros, permitiendo crear estrategias al generar un impacto social.

De esta manera, en un mundo globalizado donde la Cuarta Revolución Industrial ha generado transformaciones, la CEPAL (2002) manifiesta que los conceptos de infraestructura, comercio e inversión también han venido tomando fuerza e importancia para el desarrollo de la competitividad de los países, pues su relación en un marco de

actividades contribuyen a la transformación histórica del sistema financiero a nivel internacional y la competitividad de las regiones, haciendo más evidente el papel que tiene el sector secundario en el comercio, en las telecomunicaciones y en cada uno de los procesos de la economía para ampliar el mercado interno y competir internacionalmente.

En resumen, la revisión literaria permite a los autores identificar un vacío en la literatura, donde se encuentra que a la fecha se encuentra poca información acerca del estado actual de la infraestructura marítima en Indonesia, siendo el país un punto geoestratégico para la región al contar con más de 17.000 islas (Oficina de Información Diplomática, 2019), lo que según la Embajada de la República de Indonesia en Bogotá D.C (2018), presenta al archipiélago más grande del mundo como una economía emergente y como la mayor economía del Sudeste Asiático y el cuarto país más poblado de la tierra.

Con respecto a la importancia del país asiático, también cabe resaltar que Indonesia es miembro de grupos internacionales como la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN), la Organización Mundial del Comercio (OMC) como miembro fundador, el Banco Asiático de Desarrollo (BASD), los CIVETS, entre otros (ICEX, 2018), logrando estar más involucrada en el sistema internacional gracias a su participación en los organismos internacionales mencionados, además de posicionarse en la región gracias a un exponencial crecimiento económico en los últimos años (Orgaz, Molina y Carrasco, 2011).

Lo anterior brinda valor a la investigación, debido a que se estudia a uno de los países que ha logrado alcanzar un nivel de desarrollo considerable a diferencia de otras economías emergentes con las mismas oportunidades. De esta forma, se busca relacionar los conceptos de infraestructura, comercio e inversión debido a que son importantes para cumplir con el desarrollo de los objetivos de la investigación.

Sin embargo, es necesario entender el papel que tiene la infraestructura en el desarrollo de los países y con el objetivo de comprender su función, Rozas y Sánchez

(2004), mencionaron la importancia que tienen los sistemas de infraestructura en el desarrollo de un país, donde presentan que la disponibilidad de obras de infraestructura y la prestación eficiente de servicios contribuyen al fortalecimiento de la competitividad, permitiendo a su vez la apertura de los mercados tanto a nivel interno como a nivel externo, alcanzando niveles máximos de cobertura del territorio nacional y futuras oportunidades de cobertura a nivel internacional.

Es así como se encuentra que Indonesia como miembro de los países insulares del Sureste Asiático tiene un papel estratégico en la región, consolidándose como la 25^o mayor economía de exportación del mundo (OEC, 2018), aumentando de cierta forma su competitividad, lo que posibilita un aumento en la Inversión Extranjera Directa (IED) y mejora el interés investigativo a pesar de las dificultades sociales que aún enfrenta.

El Marco Teórico - Conceptual

El documento presenta un desarrollo estructurado, en el cual se relacionarán conceptos de relevancia como la infraestructura, la inversión, el comercio y la competitividad, que proporcionarán un mejor entendimiento para la investigación. FAS (2018), expone que el sistema de competitividad económica del Foro Económico Mundial se divide en doce pilares donde se encuentran las Instituciones, la Infraestructura, el entorno macroeconómico, la salud, la educación elemental, la educación superior y entrenamiento, la eficiencia del mercado de bienes, la eficiencia del mercado laboral, el desarrollo de los mercados financieros, la preparación tecnológica, el tamaño del mercado, la sofisticación de negocios y la innovación. Los cuales se deben tener en cuenta para hacer una medición y determinar el nivel de competitividad de cada país.

Infraestructura

En cuanto al concepto de infraestructura, el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (2014) lo define como el conjunto de estructuras físicas y organizativas, redes o sistemas necesarios para el buen funcionamiento de una sociedad y su economía, donde sus diferentes componentes pueden existir en el sector público o

privado, los cuales se dividen en infraestructuras físicas que proporcionan servicios básicos en las ciudades y en infraestructuras sociales como hospitales, parques, colegios, entre otros, que mejoran la calidad de vida de las personas. Adicionalmente, Rozas y Sánchez (2004) exponen que, para la mayoría de economistas, la ausencia de una infraestructura adecuada genera grandes obstáculos para la implementación eficaz de políticas de desarrollo y de crecimiento económico. Para tener un concepto claro sobre la infraestructura marítima, el sistema portuario según la ley 48 de 2003 del gobierno español (como lo cita Murcia, 2004), se define como la infraestructura integrada en un sistema de transporte multimodal, sostenible y competitivo, lo cual constituye un nodo de interconexión modal y de plataforma logística que tiene una alta importancia tanto en la cadena de transporte como en la cadena de valor.

Inversión

En cuanto a inversión, según BBVA (2019) el término se refiere a una cantidad limitada de dinero que se pone a disposición de terceros, de una empresa o un conjunto de acciones con la finalidad de que se incrementen las ganancias que genera un proyecto. Además, se refiere al acto de postergar el beneficio inmediato por la promesa de un beneficio futuro. Para Gitman y Joehnk (2009) cuando se realiza una inversión, la organización a la que se invierte ofrece un beneficio futuro para utilizar fondos de terceros, además las organizaciones compiten por el uso de estos fondos y la que los obtiene se destaca por ofrecer un mayor retorno de beneficios. Así, el concepto de Inversión Extranjera Directa lo define la OCDE (2011) como los flujos de capital que generan un impulso clave de la integración económica internacional, los cuales en compañía de un marco político adecuado pueden ofrecer estabilidad financiera, fomentar el desarrollo económico y mejorar el bienestar de las sociedades.

Comercio

Teniendo en cuenta lo planteado por Lombana y Gutiérrez (2008), parte importante del comercio internacional se basa en el pensamiento de Smith y Ricardo para postular

teorías del comercio innovadoras, debido a que la nueva teoría del comercio donde se busca enmarcar lo que podría ser una “teoría de la competitividad”, ha cobrado importancia en los agentes económicos que pueden crear una ventaja comparativa a través de las estrategias de los privados o de las políticas comerciales de los públicos.

Competitividad

Castellanos y Ramírez (2013) exponen que instituciones internacionales como la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), el Foro Económico Mundial (FEM) y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), dan al concepto de competitividad una definición de nación competitiva, donde se refleja cómo un país puede producir bienes y servicios, alcanzando altos índices de crecimiento en su producto interno bruto (PIB), con el fin de ser más atractivo en el mercado. Asimismo, Acevedo (2015) presenta el término de competitividad como una capacidad que va de la mano con el desempeño de las industrias y su productividad, mientras que Suñol (2006) lo unifica y de manera general expone que el concepto es significativamente importante para el desarrollo de cualquier nación. De esta forma, a continuación, se presentan varias teorías que definen el concepto de competitividad con un enfoque de estudio diferente para la investigación. A continuación, se exponen algunas teorías referentes a la competitividad, las cuales se tendrán en cuenta para el desarrollo de la investigación.

Teoría de Porter

En la teoría de Porter (citado por Lombana y Gutiérrez, 2008), se expone la ventaja competitiva de las naciones de 1991, que presenta las bases de su teoría de la competitividad, donde enuncia la importancia de la competitividad en el alcance de la prosperidad de una nación, que se basa en la productividad con la cual un país produce bienes y servicios, debido a que unas políticas macroeconómicas estables, no

son suficientes para asegurar una economía próspera. Así, la competitividad debe estar fundamentada en un ambiente microeconómico de los negocios en el cual las compañías compitan.

Teoría del Doble Diamante

Como lo expone Peña-Vinces et al. (2014), el modelo Doble Diamante ayuda al entendimiento de los escenarios de desarrollo económico con el fin de comparar países y facilitar la detención de variables que podrían ser más importantes de desarrollar para una nación que para otras.

De esta manera, una buena infraestructura e implementación de procesos adecuados en el transporte internacional marítimo y aéreo, es indispensable para que las empresas puedan competir internacionalmente, donde haya una buena calidad de políticas públicas encaminadas a mejorar los índices internos para volver a un país atractivo a la IED, sobre todo en economías en desarrollo que buscan un apalancamiento financiero a fin de tener un rápido desarrollo económico.

Teoría de Klaus Schwab

La teoría del fundador y presidente del Foro Económico Mundial Klaus Schwab, como lo expone el Foro Económico Mundial (citado por Fundación Emprender Futuro, 2017), la competitividad global se define por la capacidad de innovación de cada país, pues el talento irá ganando mayor importancia incluso por encima que el capital, como consecuencia llegaremos a la edad del “talentismo” y los países que mejor se preparen para la cuarta revolución industrial en términos económicos, políticos y sociales serán los que triunfen en la competitividad del futuro. Es así como la cuarta revolución industrial incorpora la tecnología, el cual juega un papel importante en el desempeño de las empresas, ayudando a la tecnificación de los procesos logísticos.

De esta manera, la competitividad debe ser la razón para que una economía como Indonesia comience a proyectar una imagen más sólida frente a otros actores del

sistema internacional, donde según Llandres (2018) existe una falta de inversión en infraestructura marítima siendo uno de los puntos clave para su progreso. Sin embargo, Indonesia posee los recursos necesarios para tomar un papel clave tanto a nivel regional como global por medio de una estrategia de inversión bien definida que permita aprovechar su ubicación estratégica.

Así, y en concordancia con lo expuesto por Lacambra (2018), el pilar de la infraestructura influye de forma significativa en la investigación para posicionar a Indonesia como un país competitivo, en el cual a pesar de la carencia de inversión pública en el sector se han redefinido las políticas y un marco regulatorio para mejorar su competitividad.

Aprovechar el potencial de Indonesia según la Oficina de Información Diplomática (2019), se convierte en una política que busca servirse de su situación geoestratégica para hacer inversión en procesos logísticos que ayuden a incrementar la eficiencia del servicio reduciendo el tiempo y la mano de obra invertida, así como la inversión en transporte marítimo, que brinda una mayor posibilidad de desplazamiento de sus habitantes por la isla, e inversión en educación que genere mayores oportunidades en la población con el fin de que los mismos a través de la innovación puedan atender las necesidades de la isla un tiempo más tarde, generando un complemento de las inversiones esperadas para el sector secundario.

De este modo, los conceptos vistos anteriormente y utilizados para enfocar la investigación, son los pilares para el desarrollo del artículo en concordancia con las teorías expuestas, en donde el comercio, la competitividad y la inversión son factores clave para la expansión y el crecimiento económico de una nación.

En resumen, los autores deciden tomar la teoría de Klaus Schwab para el desarrollo del artículo, resaltando aspectos relevantes de la misma, como la importancia de la innovación y la tecnología en el desarrollo de la competitividad, debido a que según Schumpeter (citado por Universidad de la Salle, 2012) ayuda a mejorar los procesos logísticos, permitiendo que la economía y los agentes económicos evolucionen, a su vez que ayuda a administrar sus recursos a través del tiempo desarrollando

competencias que influyen en su competitividad y en la implementación de mejores procesos que ayuden a impulsar el comercio de Indonesia. Para esto los autores buscan relacionar la teoría con los objetivos de la investigación, tomando como punto de partida la cuarta revolución industrial y las nuevas tecnologías que esta implica.

Método

El presente documento de estudio cualitativo, se fundamenta en la obtención de información de carácter secundario, procedente de bases de datos como ProQuest y de diferentes artículos científicos, Organismos Internacionales y de organizaciones públicas, privadas y educativas. De este modo, se seleccionaron únicamente los resultados más relevantes, utilizando términos como “infraestructura marítima”, “inversión”, “competitividad”, “comercio” e “Indonesia”, empleando filtros comprendidos entre los años 2002 al 2019. Al encontrar la información, se hizo una recolección de la misma que permitiera desarrollar cada uno de los objetivos haciendo una organización estructural, de tal forma que se creara una articulación entre la revisión de literatura y los resultados del estudio, para finalmente discutir y concluir el logro del propósito de la investigación.

Población y muestra: Las fuentes principales para la obtención de información fueron artículos científicos que representaban utilidad en la investigación debido a su pertinencia en el tema y su relevancia en términos educativos, teniendo en cuenta la ausencia de literatura específica en el tema de investigación y la literatura de factores políticos, económicos y estadísticas de los mismos para su óptima comprensión. De este modo, se recolectó información de fuentes gubernamentales de Indonesia, Colombia y España, al mismo tiempo que de organismos internacionales, los cuales fueron de gran ayuda para el desarrollo del artículo.

Técnicas de recolección: Se emplearon técnicas de filtro en bases de datos para la obtención de información calificada que sirvieran de soporte para el desarrollo del documento. Iniciando por la búsqueda de información general sobre Indonesia,

Colombia, China, e información más específica de la infraestructura marítima e inversión en Indonesia. Asimismo, se obtiene información empírica a través de la Embajada de Indonesia en Bogotá, la cual complementa el desarrollo de los objetivos de la investigación.

Plan de análisis de información: Para la clasificación de información, se analiza la literatura de mayor relevancia de cada país descrito, con el fin de abordar los datos más pertinentes e importantes. De esta forma, los autores se valen de teorías, definiciones, planes gubernamentales e información de organismos multinacionales para desarrollar el objetivo central de la investigación.

Resultados

En este espacio, los autores buscan llenar un vacío en la literatura encontrados en los antecedentes, estableciendo los objetivos de la investigación que se desarrollarán en los siguientes apartados, teniendo en cuenta los conceptos mencionados en la revisión de la literatura y el marco conceptual. De esta manera, se exponen los conceptos de infraestructura, inversión, competitividad y comercio en los diferentes objetivos específicos, los cuales permiten llegar al objetivo principal del artículo, el cual busca evidenciar las necesidades de inversión en infraestructura marítima del notable país insular.

Revisión del comportamiento de la inversión en Infraestructura marítima en los últimos diez años

La inversión en infraestructura en Indonesia ha sido un tema que según el señor Manoppo, el Delegado de la Embajada de Indonesia en Bogotá (comunicación personal, 5 de octubre de 2018) ha venido tomando fuerza en los últimos años, pero que aun así no ha sido suficiente para mejorar las condiciones del transporte de personas y de mercancías. Adicionalmente, Indonesia es un país perteneciente al cinturón de fuego del pacífico, lo que lo convierte en un país con gran actividad

volcánica y sísmica provocando desastres en la sociedad, a lo que el gobierno le ha tenido que invertir una gran cantidad de recursos para su recuperación y mantenimiento.

En referencia al desarrollo de las infraestructuras en el país del Sudeste Asiático, Múgica (2018) expuso el Plan Nacional de Desarrollo a Mediano Plazo que tiene Indonesia, donde se tenía estipulada su implementación entre los años 2015 y el 2019, a fin de construir más de 20 puertos. Según el Centro de Estudios Internacionales Gilberto Bosques (2018), en los últimos años Indonesia se ha dedicado a la promoción del país como destino de inversiones, contemplando una inversión de recursos públicos por un monto de 162 mil millones de dólares para el desarrollo de infraestructura, donde ha instrumentado una política económica denominada “eje marítimo”, la cual busca aprovechar los recursos marítimos y la explotación del potencial que posee debido a su posición geoestratégica, donde el sector Industrial que representa el 4.2% del PIB total de Indonesia, lo convierte en uno de los principales sectores de la economía.

La cantidad que Indonesia invierte en temas de infraestructura ha sido cada vez mayor en los últimos años (Lacambra, 2018), donde la CEPAL (2013) presenta el porcentaje de Producto Interior Bruto (PIB) destinado a la infraestructura de los países; evidenciando que Indonesia invierte el 7% de su PIB en el sector de infraestructura anualmente y muestra importantes niveles de desarrollo en compañía de algunos de sus vecinos asiáticos como China. Así, en los últimos años, la Embajada de Indonesia (2014) expuso el nuevo proyecto de buscar centrarse en el desarrollo económico de la nación, basado en el Plan de Inversiones llamado “Rencana Umum Penanaman Modal (RUPM)” que viene gestionando desde el 2010 con proyecciones hasta el 2025, donde según los análisis, para este punto podría ponerse como uno de los países con más altos ingresos y capacidad de financiación por parte del Gobierno central, empresas estatales y empresas privadas. De esta manera, el proyecto mencionado posibilita el desarrollo del país insular no sólo de las infraestructuras en general, sino también de la infraestructura marítima. Asimismo, el Banco Mundial (2018), tiene un compromiso económico con los países de Asia Oriental y el Pacífico, en donde aprobó el

financiamiento de USD 4.600 millones para 38 proyectos destinados a mejorar las condiciones de vida en los países de la región del sudeste asiático.

Desde la llegada al poder del Presidente indonesio Joko Widodo en 2014, según Kim (2018), con el fin de mejorar problemas internos, se ha visto la necesidad de incrementar la inversión pública destinada a las infraestructuras. De esta manera, en temas de inversión se señala el porcentaje de necesidad de inversión en infraestructura marítima en Indonesia por parte de entidades públicas y privadas, los cuales se evidencian en la siguiente figura.

SECTOR	Presupuesto Estatal	Presupuesto Regional	Inversión Estatal	Inversión Privada / PPP	Total
Sector del transporte y carreteras					
Carreteras	20,6	15,4	5	15,4	56,4
Ferrovías	7,2	0	0,8	9,4	17,4
Transporte marítimo	20	0	18,3	7,2	45,5
Transporte aéreo	4,9	0,4	3,8	1,9	11,0
Transporte fluvial y ferris	2,8	0	0,8	0	3,6
Transporte urbano	4,7	1,2	0,4	0,4	6,7
Total Necesidad de fondos	60,2	17	29,1	34,3	140,6
Porcentaje de Alocación	42,82%	12,09%	20,70%	24,40%	100%

Figura 4: Necesidades de inversión en proyectos de Infraestructura por sector (2015-2019). Copyright 2018 por Múgica.

En la figura anterior se observa que el sector privado posee mayor inversión en infraestructura que el sector público, lo que evidencia los problemas de financiación que enfrenta el gobierno indonesio para el desarrollo de su Plan Nacional. El Gobierno Indonesio tiene claro que, a pesar de las tres formas de financiación Pública, proveniente de Empresas Estatales y sector Privado mediante proyectos “PPP”, existe carencia de fondos públicos por parte de instituciones gubernamentales y estatales, mostrando mayor Inversión Extranjera Directa por parte de instituciones privadas, de las cuales se necesita un mayor apoyo para el desarrollo eficiente del sector (Múgica, 2018).

En los últimos diez años, según el Banco Mundial (2015) las inversiones en los puertos de Indonesia se han centrado en mejorar el transporte marítimo a fin de generar un mejor movimiento de sus contenedores entre las islas y así ser más eficiente en las proximidades de los puertos.

A pesar de las inversiones que se tienen proyectadas en los próximos años y las mejoras que se han realizado en los procesos logísticos portuarios, las consecuencias del estado actual de la infraestructura marítima en Indonesia continúan siendo un reto para el gobierno para mejorar la calidad de vida de la población.

Consecuencias del estado actual de la infraestructura marítima en Indonesia

Considerando que la infraestructura de un país es un aspecto importante para el desarrollo del mismo, debido a que brinda mayores oportunidades macroeconómicas de crecimiento para el país proyectando una imagen exterior positiva, es considerable conocer el estado de la infraestructura marítima a fin de generar una idea de la situación y las consecuencias que enfrenta el país actualmente.

La economía emergente cuenta con pequeños puertos y alrededor de 500 son gestionados por el gobierno. Sin embargo, según la Oficina Económica y Comercial de España en Yakarta (2016), Indonesia presenta un desafío en su infraestructura por el mal estado de los puertos y la falta de conexión entre las islas, además de la insuficiencia en puertos. Es así, que al tener en cuenta que el transporte marítimo es de vital importancia para la unión entre islas indonesias debido a su gran cantidad, la logística marítima ha presentado una mejora en los últimos años. No obstante, es necesaria la evolución de la misma, puesto que el 90% del comercio internacional del país se realiza mediante transporte marítimo (Oficina Económica y Comercial de España en Yakarta, 2016).

Asimismo, según la Oficina Económica y Comercial de España en Yakarta (2018), las condiciones geográficas del país hacen que sea muy difícil desarrollar su nivel de infraestructura, incluyendo la marítima especialmente en zonas donde aún existen

niveles inferiores de desarrollo, los cuales han pasado a plano secundario de las prioridades del Gobierno.

Un aspecto importante a resaltar, es el bajo comercio que está presentando Indonesia con respecto a otros países de la región con menores recursos, debido a que ha presentado en muchas ocasiones una balanza comercial deficitaria (OEC, 2016). Así, según MARO (2018), el déficit en la balanza comercial entre el 2015 y el 2016 tuvo gran influencia por la falta de inversión en infraestructura, lo cual afecta a gran parte de la población, prolongando la pobreza y la vulneración de la población rural, en especial a la población infantil que habita en las islas más remotas del país. Por otro lado, en cuanto a la infraestructura marítima, debido a las falencias existentes, se puede evidenciar que las mercancías tienen un mayor tiempo de permanencia en los puertos de Indonesia, debido a la falta de una óptima logística que agilice los tiempos de revisión y embarque, lo cual se observa en la siguiente figura.

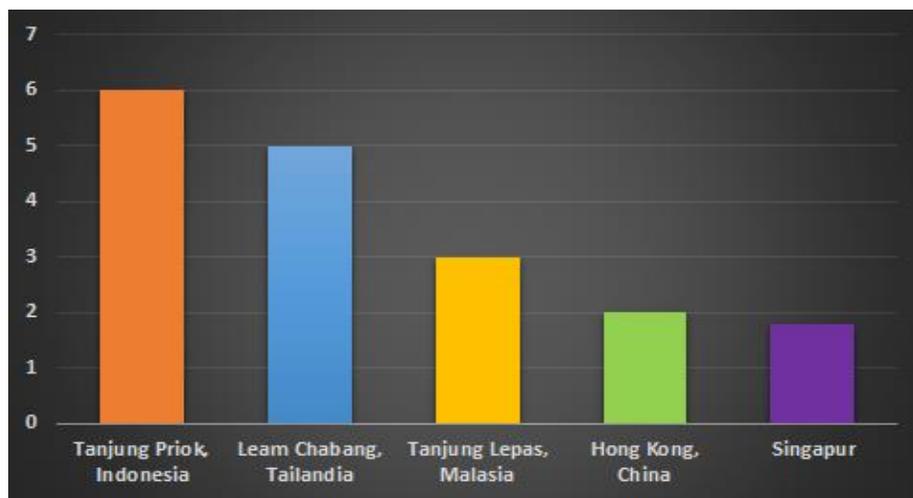


Figura 2: Tiempo de permanencia de carga en días, por puerto principal en Asia. Copyright 2016 por Development Asia.

La anterior figura muestra el tiempo en días que permanece una mercancía en los puertos más importantes de Asia. El puerto Tanjung Priok, considerado el puerto más importante de Indonesia localizado en la isla de Java, es uno de los puertos que presenta mayor tiempo de permanencia de mercancías antes de ser embarcadas a su destino final, generando un incremento exponencial de embarcaciones que llegan a

este puerto por el aumento de la demanda de comercio de productos del sudeste asiático, hacia diferentes regiones del mundo aumentando los costos logísticos y los tiempos, lo que se traduce en pérdida de competitividad en la región (Development Asia, 2016).

De esta manera, teniendo presente que los puertos son grandes nodos logísticos, según Giménez (2017), son estructuras las cuales permiten realizar un movimiento óptimo de las mercancías y de permitir la interoperabilidad de los sistemas logísticos portuarios, donde es importante que se incorporen sistemas eficientes de tecnología que permitan agilizar los procesos logísticos de carga, embarque y de inspección para generar menores costos logísticos, mejorar los tiempos en los procesos y disminuir costos de mano de obra.

Según el Banco Mundial (2015), Tanjung Priok el mayor puerto de Indonesia, ha realizado significativas inversiones en la modernización de los equipos y en sus sistemas de gestión, sin embargo, continúan mostrando un desempeño inferior en cuanto a tiempos de permanencia de los contenedores, el cual es cinco veces superior que en Singapur. De esta manera, la logística juega un papel fundamental, debido a que puede generar limitaciones operativas, donde las conexiones se vuelven cada vez más un desafío para el país.

Relevancia de la Infraestructura marítima en la competitividad de Indonesia

Indonesia se consolidó como un estado participativo que ha decidido involucrarse en diferentes proyectos adquiriendo nuevas responsabilidades y estableciendo un nuevo horizonte para aumentar sus niveles de competitividad en temas portuarios, tras ratificar convenios como el Convenio sobre el combustible de los buques del año 2001, el Convenio sobre remoción de restos de naufragio implementados entre 1969 y 1992, el Convenio internacional sobre salvamento marítimo 1989 y el Convenio SNP de 2010 (OMI, 2018).

No obstante, el Foro Económico Mundial (2018) expone que Indonesia ha disminuido su puntuación en el Índice de Competitividad Global en los últimos años. De esta manera, la siguiente figura muestra el nivel de competitividad de Indonesia en cada uno de los doce pilares que mide este Organismo Internacional, referentes a Instituciones, Infraestructura, Entorno Macroeconómico, Salud, Educación Elemental, Educación Superior, Entrenamiento, la eficiencia del Mercado de Bienes, la eficiencia del Mercado Laboral, el desarrollo de Mercados Financieros, la Preparación Tecnológica, el Tamaño del Mercado, la Satisfacción de Negocios y la Innovación.

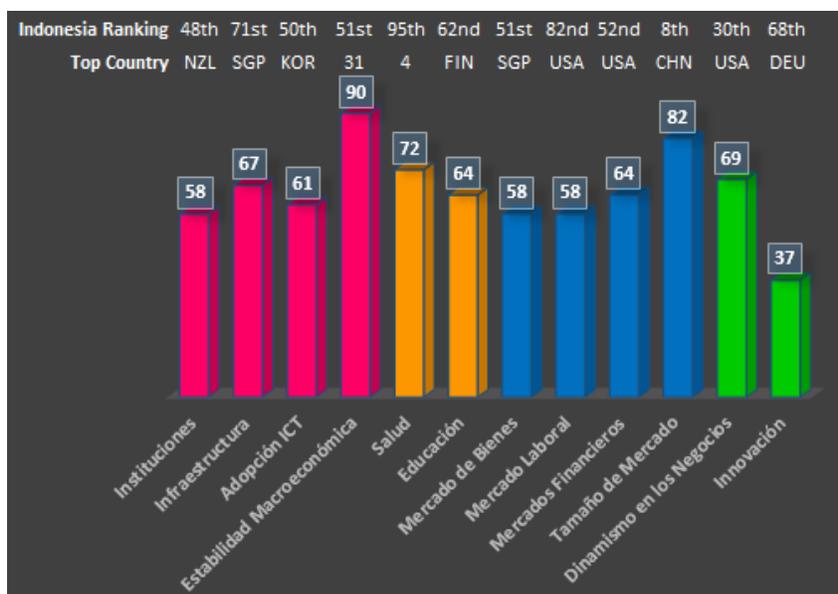


Figura 3: Índice de Competitividad Económica de Indonesia 2018. Copyright 2018 por Foro Económico Mundial

Se muestran los pilares anteriormente mencionados y se evidencia el nivel de competitividad en Infraestructura en Indonesia, aproximándose el país a los 70 puntos de competitividad y encontrándose en el puesto 71 en el sector. Sin embargo, la figura muestra que Singapur tiene el mayor puntaje de competitividad en este sector acercándose a los 100 puntos y encontrándose en el primer puesto del mismo, lo que demuestra la falta de competitividad que tiene Indonesia en la región del Sudeste Asiático (Foro Económico Mundial, 2018). De esta forma, Orgaz, Molina y Carrasco (2011), muestran un panorama investigativo donde exponen que Indonesia como

economía emergente se encuentra en una fase de desarrollo considerablemente buena, donde se espera que con las nuevas inversiones el servicio logístico en los puertos mejore aumentando las oportunidades comerciales al ser un país perteneciente al Sudeste Asiático, una de las regiones con más rápido crecimiento.

Por consiguiente, según Vietnam (2018) la Cuarta Revolución Industrial representa las maneras en las que la tecnología inteligente se conecta con los procesos y sistemas logísticos que influyen en la competitividad de una nación. En el caso de Indonesia, la relevancia que tiene la infraestructura marítima ha llevado al gobierno indonesio a generar medidas estratégicas para acelerar la cuarta revolución industrial en la implementación de los puertos, aumentando sus niveles de competitividad al mejorar los procesos con la implementación de las nuevas tecnologías que trae consigo la revolución 4.0. Según Deloitte (2018), el desarrollo tecnológico, siendo uno de los aspectos más importantes de la Industria 4.0, permitirá a Indonesia convertirse en una de las diez primeras economías más poderosas del mundo para el 2030.

De esta forma, según Llandres (2018) el rol que juega Indonesia en el contexto internacional es muy importante, debido a que gran parte del comercio que une a China, Corea, Japón, Oriente Medio y África debe atravesar el estrecho de Malaca, el cual se encuentra en el archipiélago indonesio y se ha convertido en un punto crítico para la economía global. Asimismo, según Pavez (2016), el país insular es considerado como una de las potencias emergentes con mayor proyección global, una creciente economía, población y ubicación geoestratégica, lo que demuestra las oportunidades comerciales de las que podría disponer al invertir en la mejora de infraestructuras portuarias.

Discusión

Con el fin de establecer una relación entre la infraestructura marítima y la competitividad, se discute la importancia que tiene Indonesia en un mundo globalizado donde las economías emergentes han destacado en los últimos años proyectando

oportunidades de crecimiento en sectores donde la infraestructura influye en la competitividad y en el comercio a nivel interno y externo de las naciones.

La relevancia que Indonesia posee en el contexto internacional, es la de un país con una geografía privilegiada, tanto por su conformación territorial, como por su papel geoestratégico en la región del Sudeste Asiático, posicionándolo como uno de los líderes en crecimiento y oportunidades de inversión. De esta manera, el país insular muestra oportunidades en sectores que aún no se han terminado de desarrollar, donde los bajos procesos logísticos por falta de tecnologías en cuanto a los procesos de movimiento de mercancías y de personas continúan en un proceso de transformación como economía emergente.

En la actualidad, han tomado gran relevancia las economías emergentes en el contexto mundial, que han permitido que nuevas naciones den a conocer su crecimiento exponencial frente a grandes potencias, ganando mayor atención en el Sistema Internacional. De esta manera, estas economías han mostrado tasas de crecimiento superiores en comparación a los países desarrollados, por lo que se espera que en los próximos diez años compartan los mayores porcentajes de crecimiento a nivel mundial, aumentando su competitividad.

La teoría de competitividad expuesta por Klaus Schwab, se toma como referencia para el desarrollo del artículo, debido a que los conceptos de innovación, tecnología y cuarta revolución industrial sirven para evidenciar cómo su implementación enfocada al desarrollo de la infraestructura marítima, se relaciona con su nivel de competitividad. De esta manera, la economía de Indonesia basada en el comercio marítimo al ser el archipiélago más grande del mundo, debe contar con innovación en infraestructura marítima para el desarrollo de su competitividad, al igual que con la implementación de sistemas de tecnología eficientes que satisfagan las necesidades generadas por el afán del desarrollo de un mundo en constante evolución.

La evolución en el desarrollo de las infraestructuras se ve determinada por la inversión destinada a las mismas, donde se ha evidenciado que se ha realizado una mayor inversión en los países desarrollados que en las economías emergentes. Sin embargo, en los últimos años se han venido realizando planes de inversión por parte del gobierno, países vecinos y organismos internacionales, enfocados al mejoramiento de las infraestructuras debido a que se están dando cuenta de las oportunidades y de la importancia del desarrollo de la infraestructura marítima para aumentar los niveles de competitividad del país insular.

Pese a las futuras inversiones que se tienen proyectadas para los siguientes años, las inversiones en infraestructura marítima que se han realizado hasta el momento no han sido suficientes, debido a que el país insular continúa presentando una situación crítica al evidenciar problemas en la población referentes a movilidad, educación y comercio de bienes y servicios generados por la logística portuaria actual que como consecuencia no permiten una evolución significativa en temas de competitividad, impactando negativamente en el desarrollo de la economía, que espera convertirse en un referente del Sureste Asiático.

Asimismo, La Cuarta Revolución Industrial es importante para el desarrollo económico de Indonesia debido a que la implementación de sistemas integrados de tecnología y de innovación en la infraestructura marítima del país puede generar grandes oportunidades para mejorar los procesos logísticos portuarios disminuyendo costos y tiempos, lo que a su vez ayuda a mejorar sus niveles de competitividad, quedando a la altura de sus vecinos de la región como China y Singapur. De esta manera, la implementación de estrategias que ayuden a impulsar el desarrollo de la infraestructura marítima de Indonesia son relevantes para mejoramiento de los índices de competitividad de la economía emergente.

Indonesia y Colombia, países pertenecientes al grupo de las economías emergentes CIVETS, a pesar de tener grandes diferencias culturales presentan un desarrollo económico similar en cuanto al desarrollo de su infraestructura portuaria, pues ambos

presentan dificultades por la falta de procesos logísticos eficientes integrados con tecnología de última generación. No obstante, Indonesia ha logrado sobresalir gracias al mejoramiento de las estrategias y los planes de implementación por parte del gobierno, alcanzando niveles de desarrollo superiores a los de Colombia.

Finalmente, los autores sugieren futuras investigaciones que podrían realizar el mismo análisis sobre infraestructura marítima de puertos y competitividad en otras economías emergentes como Colombia, presentando oportunidades para economías emergentes que buscan ser altamente competitivas en el contexto internacional. De esta manera, el artículo es pertinente para encaminar otras investigaciones que deseen identificar la relación existente entre infraestructura marítima y competitividad de un país, enfatizando la relevancia de los conceptos como innovación, tecnología, infraestructura y competitividad para la creación de estrategias dirigidas a mejorar el crecimiento económico de una nación.

Conclusiones

Indonesia se caracteriza por ser el archipiélago más grande del mundo y por contar con una posición geoestratégica importante para el comercio marítimo internacional. Para el desarrollo del mismo, es de vital importancia el avance de la infraestructura marítima y la tecnología en sus procesos para su transformación en términos económicos.

El comportamiento de la inversión en infraestructura marítima de Indonesia en los últimos diez años presenta un aumento en las estrategias y los planes de inversión dirigidos al mejoramiento de la infraestructura marítima debido a las oportunidades que genera el sector para el comercio tanto a nivel interno entre las islas, como a nivel externo para el mejoramiento del comercio internacional.

No obstante, al identificar los problemas que enfrenta el país insular, se encuentra que la falta de conexión entre las islas y por ende de infraestructura marítima en puertos, influye en varios problemas internos como los niveles bajos del comercio, altos costos

logísticos y demoras en los tiempos. Asimismo, la infraestructura marítima actual genera retrasos en la revisión y el embarque de las mercancías que, acompañado de procesos logísticos inadecuados y falta de tecnología, no permiten la agilización en los procesos de descarga y embarcación, lo que incrementa los costos y hace al país menos competitivo frente a sus vecinos asiáticos.

De esta manera, la cuarta revolución industrial juega un papel relevante en la implementación de mejores tecnologías en infraestructura marítima de puertos que ayuden a impulsar el comercio, reduciendo tiempos y costos al incorporar procesos automatizados que agilicen los procesos logísticos que estimulen el desarrollo de la competitividad de Indonesia, lo que evidencia la estrecha relación entre la infraestructura marítima y la competitividad de esta nación.

Finalmente, los autores hacen uso de diversos conocimientos que contribuyen al campo de investigación en Negocios Internacionales como la competitividad, la cuarta revolución industrial y la tecnología, los cuales son pertinentes para el logro en el desarrollo de los objetivos de la investigación, los cuales a su vez contienen información oportuna para estudiantes, inversionistas interesados en invertir en esta economía del sudeste asiático.

Citas y Referencias

Acevedo, N. (2015). Construcción de un Índice para la Medición de la Competitividad, el Mejoramiento y Crecimiento Económico de países como Colombia, Brasil, Chile y México (tesis de Magister) Recuperado de: <http://bdigital.unal.edu.co/50087/1/1128418683.2015.pdf>

Aranguren, A. y Garmendia, J (2017). La desaceleración del crecimiento económico en China (tesis de pregrado). Universidad del País Vasco. San Sebastián, España. Recuperado de

<https://addi.ehu.es/bitstream/handle/10810/20628/TFG%20Amet.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Banco Mundial. (2015). La historia de dos puertos en Indonesia. Recuperado de: <https://www.bancomundial.org/es/news/feature/2015/05/26/the-tale-of-two-ports-in-indonesia>

Banco Mundial. (2018). Financiamiento del BIRF y la AIF, por sector, Ejercicio de 2018. Recuperado de: <https://www.bancomundial.org/es/about/annual-report>

Barbero, J. (2012). La Infraestructura en el Desarrollo Integral de América Latina. DOI: 10.7432/0123003467

BBVA. (2019). ¿Qué es la inversión? Recuperado de: <https://www.bbva.com/es/que-es-la-inversion/>

Castellanos, O y Ramírez, D. (2013). Competitividad: Apropiación y mecanismos para su fortalecimiento en Bogotá, Colombia. Recuperado de: <http://www.bdigital.unal.edu.co/9092/1/COMPETITIVIDAD.pdf>

Centro de Estudios Internacionales Gilberto Bosques. (2018). República de Indonesia. Recuperado de: https://centrogilbertobosques.senado.gob.mx/docs/F_Indonesia.pdf

CEPAL. (2013). Comercio internacional y desarrollo inclusivo construyendo sinergias en Santiago de Chile, Chile. Recuperado de: <https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/27975/3/S2012927.pdf>

CEPAL (2002). Globalización y Desarrollo en Brasilia, Brasil. Recuperado de: https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/2724/S2002024_es.pdf;jsessionid=B6A133CE34E74F33B9D0FD250DEF285D?sequence=2

Deloitte (2018). La cuarta revolución industrial está aquí - ¿está usted preparado?. Recuperado de: <https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/co/Documents/about-deloitte/Revolución%204.0%20142201.pdf>

Development Asia. (2016). Tiempo de permanencia de carga en días, por puerto principal en Asia [Gráfico]. Recuperado de: <https://development.asia/policy-brief/how-efficient-port-impacts-national-economy>

Development Asia. (2016). How an Efficient Port Impacts the National Economy. 2019. Recuperado de: <https://development.asia/policy-brief/how-efficient-port-impacts-national-economy>

El Banco Mundial. (2015). La historia de dos puertos en Indonesia. Recuperado de: <http://www.bancomundial.org/es/news/feature/2015/05/26/the-tale-of-two-ports-in-indonesia>

Embajada de Indonesia. (2014). Estrategia y política de Indonesia sobre el desarrollo económico y las infraestructuras. Recuperado de <http://embajadaindonesia.es/estrategia-y-politica-de-indonesia-sobre-el-desarrollo-economico-y-las-infraestructuras/>

Embajada de la República de Indonesia en Bogotá D.C. (2018). Acerca De Indonesia. Recuperado de: https://kemlu.go.id/bogota/lc/pages/tentang_pelayanan_perwakilan_/1364/etc-menu

FAS. (2018). Reporte Global de Competitividad 2018-2019. Recuperado de: <https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/cr/Documents/finance/docs/181017-cr-fas-Reporte-Global-de-Competitividad-WEF.pdf>

Foro Económico Mundial. (2018). Índice de Competitividad Económica de Indonesia 2018 [Gráfico]. Recuperado de: <http://reports.weforum.org/global-competitiveness-report-2018/country-economy-profiles/#economy=IDN>

Foro Económico Mundial. (2018). The Global Competitiveness Report 2018. 2019, de World Economic Forum. Suiza: World Economic Forum. Recuperado de: <http://reports.weforum.org/global-competitiveness-report-2018/country-economy-profiles/#economy=IDN>

- Fundación Emprender Futuro. (2017). Reporte de Competitividad Global Foro Económico Mundial 2017-2018: Se necesita un nuevo foco para aumentar la competitividad global. Recuperado de: <https://boliviaemprende.com/noticias-internacionales/reporte-de-competitividad-global-2017-2018-se-necesita-nuevo-foco-para-aumentar-la-competitividad-global>
- Giménez, P. (2017). Nuevas tecnologías en los puertos del futuro. Recuperado de: <https://repositorio.comillas.edu/rest/bitstreams/141250/retrieve>
- Gitman, L y Joehnk, M. (2009). Fundamentos de Inversiones en Estados Unidos. Recuperado de: <https://www.uv.mx/personal/clelanda/files/2016/03/Gitman-y-Joehnk-2009-Fundamentos-de-inversiones.pdf>
- Gransow, B. (2015). Inversiones chinas en infraestructura: ¿una situación en la que todos ganan? Revista Nueva Sociedad, (259), 1-13. DOI: 0251-3552
- ICEX (2018). Indonesia: Relaciones Económicas Internacionales. Recuperado de: <https://www.icex.es/icex/es/navegacion-principal/todos-nuestros-servicios/informacion-de-mercados/paises/navegacion-principal/el-pais/informacion-economica-y-comercial/relaciones-economicas-internacionales/index.html?idPais=ID>
- Kim J. (2018). Palabras del presidente del Grupo Banco Mundial Jim Yong Kim en la sesión plenaria de las Reuniones Anuales de 2018. 2019, de Banco Mundial Recuperado de: <http://documents.worldbank.org/curated/en/119651551983353035/pdf/GS1804-PRESOPEN-S-Final.pdf>
- Lacabra, J. (2018). Infraestructuras en Indonesia. Recuperado de: <https://www.icex.es/icex/es/navegacion-principal/todos-nuestros-servicios/informacion-de-mercados/estudios-de-mercados-y-otros-documentos-de-comercio-exterior/DOC2018786998.html>

Legiscomex. (2016). Ficha logística de China. Recuperado de:
<https://www.legiscomex.com/BancoMedios/Documentos%20PDF/ficha-logistica-china-2016-completo.pdf>

Legiscomex. (2016). Ficha logística de Singapur. Recuperado de:
<https://www.legiscomex.com/BancoMedios/Documentos%20PDF/ficha-logistica-singapur-2016-completo.pdf>

Llandres, B. (2018). Indonesia, la emergencia de una potencia media con ambiciones globales. 2019, de Institución Española de Estudios Estratégicos. Documento Opinión, (121) 1-10. Recuperado de:
http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2018/DIEEEO121_2018BORLLA-Indonesia.pdf

Lombana, J y Gutiérrez, S. (2008). Marco analítico de la competitividad Fundamentos para el estudio de la competitividad regional, (26) 3-8. DOI: 64612291002

MARO. (2018). Colombia Productiva, en Bogotá, Col de Ministerio de Comercio Industria y Turismo. Recuperado de: <https://www.maro.com.co/consulta-general/3>

Música, J. (2018). Necesidades de inversión en proyectos de Infraestructura por sector (2015-2019) [Gráfico]. Recuperado de
http://www.ivace.es/Internacional_Informes-Publicaciones/Pa%C3%ADses/Indonesia-Malasia/Indonesiagesti%C3%B3n_infraestructurasicex2018.pdf

Música, J. (2018). Infraestructuras en Indonesia. Recuperado de:
http://www.ivace.es/Internacional_Informes-Publicaciones/Pa%C3%ADses/Indonesia-Malasia/Indonesiagesti%C3%B3n_infraestructurasicex2018.pdf

Munguía, G; Quiroz, S; Rodríguez, G. (2013). Inversión en infraestructura marítima portuaria. Análisis comparativo Manzanillo-Shanghái, 1980-2010. Redalyc.vol. XXVIII, núm. 67, pp. 231-247. doi 0185-3937

- Mundo. (2016, noviembre). Indonesia, el despertar de un gigante. Revista El Exportador. Recuperado de: https://www.icex.es/icex/wcm/idc/groups/public/documents/documento_anexo/mde2/njc4/~edisp/dax2016678966.pdf
- Murcia, J. (2004). El Sistema Portuario. 2019, de UPC - Departament de Ciència i Enginyeria Nàutiques, 8-22. Recuperado de: <https://www.tdx.cat/bitstream/handle/10803/7001/02Jmmc02de12.pdf>
- OCDE (2011), OCDE Definición Marco de Inversión Extranjera Directa: Cuarta edición, Éditions OCDE. <http://dx.doi.org/10.1787/9789264094475-es>
- OEC. (2018). Indonesia en Cleveland, Estados Unidos. Recuperado de <https://oec.world/en/profile/country/idn/>
- OEC. (2016). Product Trade by Year and Country: Indonesia de Atlas Media. Recuperado de: <https://atlas.media.mit.edu/es/profile/country/idn/>
- Oficina de información diplomática. (2019). República de Indonesia. Recuperado de: http://www.exteriores.gob.es/Documents/FichasPais/INDONESIA_FICHA%20PAIS.pdf
- Oficina Económica y Comercial de España en Yakarta. (2018). Indonesia. Recuperado de: http://www.iberglobal.com/files/2019-1/indonesia_gp.pdf
- Oficina Económica y Comercial de España en Yakarta. (2016). Informe Económico y Comercial Indonesia. Recuperado de <http://www.comercio.gob.es/tmpDocsCanalPais/49CCEF48D535B1BFAD9BCB5E44522836.pdf>
- OMI. (2018). Ejercicios de simulación para mejorar la protección portuaria. Recuperado de: <http://www.imo.org/es/MediaCentre/WhatsNew/Paginas/Archive-2018.aspx>
- Oportus, S y Echeverría, C. (2012, marzo 15). Análisis de la conectividad externa de los puertos de Chile como un factor de competitividad. Revista chilena de ingeniería (20) 25-39. Recuperado de:

https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_abstract&pid=S0718-33052012000100004&lng=es&nrm=iso

Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos. (2002). Inversiones extranjeras directas en desarrollo: un máximo de beneficios por un costo mínimo. Recuperado de <https://www.oecd.org/investment/investmentfordevelopment/1959795.pdf>

Orgaz, L. Molina, L. Carrasco C. (2011). El Creciente Peso de las Economías Emergentes en la Economía y Gobernanza Mundiales. Los Países BRIC. Recuperado de: <https://www.bde.es/f/webbde/SES/Secciones/Publicaciones/PublicacionesSerias/DocumentosOcasiones/11/Fich/do1101.pdf>

Pavez, L. (2016). La proyección de Indonesia como potencia emergente. Relaciones Internacionales, (51), 1-16.

Peña-Vinces, J., Castro-González, S., Ruiz-Torres, A. J., & Sosa, J. C. (2014). Estudio intrapaíses de la competitividad global desde el enfoque del doble diamante para Puerto Rico, Costa Rica y Singapur. Investigaciones Europeas De Dirección y Economía De La Empresa (20) 122-130. DOI: S1135252313000506

Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo. (2014). International Strategy for Disaster Reduction. Recuperado de: <https://eird.org/pr14/cd/documentos/espanol/Publicacionesrelevantes/Recuperacion/6-Infraestructura.pdf>

Ríos, Y. (2012). CIVETS: Países emergentes, economías en potencia. Recuperado de: <http://www.eafit.edu.co/investigacion/comunidad-investigativa/semilleros/bufete-financiero/Documents/CIVETS%20PAISES%20EMERGENTES,%20ECONMIAS%20EN%20POTENCIA.pdf>

Rodríguez, J. (2007). Measuring financial contagion: A copula approach. Journal of Empirical Finance, (14), 401-423. DOI: S0927539806000582

- Rozas, P. y Sánchez, R. (2004). Desarrollo de infraestructura y crecimiento económico: revisión conceptual. Serie recursos naturales e infraestructura (75). 3-75. DOI: S048642
- Schwab, K. (2016). La cuarta revolución industrial. Ginebra: Debate. Recuperado de: [http://40.70.207.114/documentosV2/La%20cuarta%20revolucion%20industrial-Klaus%20Schwab%20\(1\).pdf](http://40.70.207.114/documentosV2/La%20cuarta%20revolucion%20industrial-Klaus%20Schwab%20(1).pdf)
- Suñol, S (2006). Aspectos Teóricos de la competitividad. Ciencia y Sociedad República Dominicana, XXXI (2),179-198. DOI: 0378-7680
- UNCTAD. (2018). Entradas de IED, a nivel mundial por grupos de economías, 2005-2016, y proyecciones 2017-2018 en miles de millones de dólares y en porcentaje. Recuperado de: https://unctad.org/es/PublicationsLibrary/wir2018_overview_es.pdf
- Universidad de la Salle. (2012). Innovación y Tecnología. Recuperado de: <https://www.lasalle.edu.co/wcm/connect/9502706a-23a2-4bf5-9097-a3ab4d90e24d/innovaci%C3%B3n%20By%20Tecnolog%C3%ADa.pdf?MOD=AJPERES&CVID=IVY2h08&CVID=IVY2h08&CVID=IVY2h08&CVID=IVXZOJL>
- Valbuena, P. y Montenegro, Y. (2017). Tendencias de investigación en negocios internacionales (2012- 2016). *Cuadernos Latinoamericanos de Administración*, 13(25), 9-18. DOI: 409655122003
- Vietnam (2018). Indonesia califica recursos humanos para la cuarta revolución industrial. Vietnam. Recuperado de <https://es.vietnamplus.vn/indonesia-califica-recursos-humanos-para-la-cuarta-revolucion-industrial/88399.vnp>

