

Propuesta de integración de los principales puertos del Caribe Colombiano¹

Proposal for the integration of the main ports of the colombian Caribbean

Juan Carlos Ospina Arias²
Maikol Mell Ferrer Guzmán³

RESUMEN

Los principales puertos del Caribe Colombiano se ubican en las ciudades de Santa Marta, Barranquilla y Cartagena; funcionan bajo el esquema de concesión estatal y cada uno realiza esfuerzos comerciales, administrativos y operativos de manera independiente. Las políticas de direccionamiento estratégico referente al plan de expansión portuaria y optimización logística de Colombia, compilados en los documentos CONPES, apuntan a la integración de las regiones portuarias en procura de la competitividad y la productividad. El presente artículo de reflexión, recopila una serie de ideas propuestas por el autor, apoyándose en consultas realizadas in situ, en los puertos colombianos como también de fuentes bibliográficas y de internet, a su vez, de su experiencia en el sector logístico y portuario. La propuesta tiene como finalidad, unir los tres puertos en una sola unidad de negocio estableciendo un corredor de comunicación de carga y pasajeros, fortaleciendo la ampliación de la malla vial y creando un sistema ferroviario de interconexión entre las tres ciudades. Lo anterior en procura del desarrollo social, comercial y de infraestructura de la región Caribe y en general de la región central del país.

Palabras clave: Integración portuaria, Logística, Portuaria, Caribe Colombiano.

ABSTRACT

The main ports of the Colombian Caribbean are located in the cities of Santa Marta, Barranquilla and Cartagena; they operate under the state concession scheme and each one carries out commercial, administrative and operative efforts independently. The strategic management policies related to the port expansion and logistics optimization plan of Colombia, compiled in the CONPES documents, point to the integration of the port regions in search of competitiveness and productivity. The present article of reflection, collects a series of ideas proposed by the author, based on consultations made in situ, in Colombian ports as well as bibliographic and internet sources, in turn, of their experience in the logistics and port sector. The purpose of the proposal is to unite the three ports in a single business unit by establishing a cargo and passenger communication corridor, strengthening the expansion of the road network and creating a rail interconnection system between the three cities. The above in pursuit of social, commercial and infrastructure development of the Caribbean

.....
 1 El autor hizo lectura de una versión del artículo: la integración de los puertos del Caribe Colombiano, en Valencia (España), cuando fue invitado por este puerto para una estadía y participación en el curso de Gestión Portuaria en el Comercio Internacional, del 4 al 8 de junio del 2012. Un año después, el ex presidente de Chile, Ricardo Lagos, reafirmó esta idea de la integración portuaria del caribe, durante su intervención en el evento de Expogestión del Caribe – Barranquilla, 2013 -. (<https://www.elheraldo.co/noticias/economia/los-3-puertos-costenos-deben-integrarse-ricardo-lagos-126217>)

2 Ingeniero. MBA. Instructor investigador Sena. Docente Universitario. E-mail: Paljuan2002@yahoo.es

3 Magister en Logística Integral. Instructor de logística y puertos. E-mail: mferrerg@sena.edu.co

region and in general of the central region of the country.

Keywords: Port integration, Logistics, Port, Colombian Caribbean.

INTRODUCCIÓN

La economía colombiana está experimentando en los últimos años un crecimiento representativo frente a años anteriores. El crecimiento del PIB de Colombia para el año 2017 fue de 1,8 %. El PIB para el año 2016 creció 2% con respecto al año anterior. Para el año 2015, el incremento del PIB, fue del 3,1% con respecto al año 2014, Este crecimiento se asocia directamente con el comercio de mercancías, Ahora bien, el comercio de cargas se realiza a través de los puertos marítimos. Es de anotar que más del 95% del comercio internacional del país, se realiza por transporte marítimo (Ospina, 2015). El panorama para Colombia en el campo del transporte marítimo y más específicamente en el de los puertos es todavía oscuro, básicamente por dos motivos: el primero por la miopía del Estado Colombiano para ver las grandes oportunidades económicas que ofrece el transporte marítimo para el desarrollo de la economía (Ospina, 2016), y la segunda razón, de carácter exógena, los retos que implican los esfuerzos continuos de otros países de la región, en materia de dinámica de mercados, modernización de instalaciones portuarias, innovación y eficiencia en el transporte, economías de escala, facilidades de operación, mejoras logísticas, eficiencias en el servicio, tiempos de operación, entre otros; cambios en la zona de países aledaños como Panamá, Perú, Jamaica, entre otros. Transformaciones logístico-portuarias en las que Colombia se muestra poco receptiva para su análisis con el fin de tomar decisiones estratégicas que conlleven a un cambio de paradigma que impulse la economía desde otra perspectiva.

Colombia no fue ajena a la ola mundial de privatización de empresas estatales que se dio en los años noventa. Fue así como a partir de la ley primera de 1991 se estableció el marco jurídico para la participación del sector privado

en la administración, desarrollo y construcción de puertos mediante el sistema de concesiones a las sociedades portuarias en cada región. Las concesiones otorgadas a conglomerados privados, se establecieron por periodos de 20 años.

Presentar la región Caribe como un bloque a partir de la integración logística de los tres puertos, es una idea innovadora que merece un estudio cuidadoso. En lugar de tres Sociedades Portuarias Regionales diferentes, como lo es actualmente (cada una con administración particular e independiente), se crearía, por orientación del Estado, una sola sociedad portuaria en concesión, con tres vocaciones de trabajo y servicio especializado. Sería una decisión estratégica que cambiaría el polo de desarrollo de la región Caribe. (La figura 1, presenta la ubicación de Colombia en el contexto de Latinoamérica haciendo foco en la región Caribe). Se resalta que cada puerto, a lo largo de su desarrollo comercial, se ha caracterizado en fortalezas tales como:

» Sociedad Portuaria Regional Santa Marta: ofrece a las motonaves un calado de hasta 18 metros. Conexión Ferroviaria carbonera, zona de atractivo turismo, especialización en manejos de carbones, gráneles y exportación de banano, manejo de carga rodada.

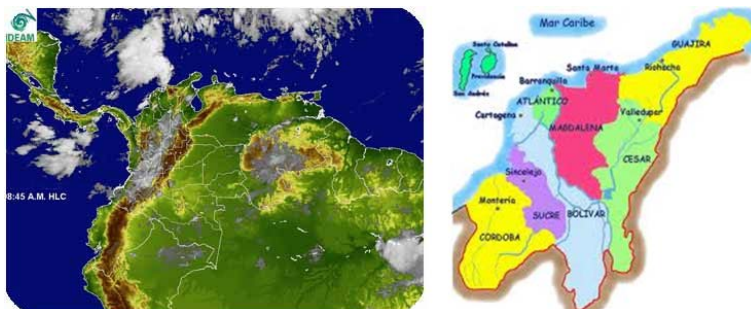
» Sociedad Portuaria Regional Barranquilla: puerto fluvial que interconecta el centro del país por el río Magdalena presentando una gran vocación fluvial; el puerto se ha especializado en el manejo de graneles agroalimentarios. Las limitaciones principales se presentan con el calado de 10 metros. Es de anotar que para la época de lluvias de los meses de mayo-junio del 2017, el río presenta serios problemas de sedimentación, dificultando el recibo de buques con calado de 8.5 metros en promedio. Esta situación se podría paliar o mitigar con la propuesta de comunicación ferroviaria con los otros puertos.

» Sociedad Portuaria Regional Cartagena: Bahía de aguas profundas que comunica con la ciudad de tradición turística. Ofrece un calado de 14 metros. Se ha especializado en el manejo de contenedores, convirtiéndose en terminal

de transbordo y según la CEPAL (2015), ocupa el quinto puesto en América Latina en cuanto a movimiento de TEUs, después de Colón, Balboa, Santos, y Kingston. Puerto de transbordo de

contenedores de la línea Hamburg Sud, con alta tecnología y preparación para el manejo de carga producto de los TLCs, con otros países.

Figura 1. Zona Caribe de Colombia



Fuente: Región Caribe Colombiana (2010). Recuperado de <https://residentet.webnode.es/departamento-y-capitales/>

La misma legislación colombiana apunta a la integración regional creando en el año 2002, la Ley 768. Una propuesta de proporción increíble pues promueve la conformación del Área Metropolitana de la Región Caribe, integrada por los Distritos de Barranquilla, Cartagena y Santa Marta, anexando los municipios aledaños de la franja de litoral.

El Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES), en los documentos 3149, 3342, 3547, 3611, 3744, 3611, 3758, referidos a los planes de expansión portuaria enuncia como propósito para el desarrollo portuario, entes marítimos articulados y enfocados a la competitividad del país. Resalta sobre la provisión de infraestructura de transporte y la optimización de la logística como factores claves en el desarrollo de la política nacional de competitividad y productividad. Es decir, las mismas líneas de planeación nacional ponen de manifiesto la importancia de la infraestructura como motor de las actividades portuarias.

El Estatuto de Puertos Colombiano establece incluso las directrices referentes a los temas e implementación de los planes de expansión portuaria, entre otros: obligaciones de las regiones en sus planes de expansión portuaria, reducción del impacto ambiental, inversiones a realizarse, metodología para tarifas de cobro y contraprestaciones por la concesión.

Lo anterior evidencia la necesidad de un plan de impacto que impulse el desarrollo de la región. Y no es para menos, a modo de ejemplo, en España se habla del corredor del mediterráneo, es decir una gran obra de infraestructura ferroviaria para unir todas las ciudades portuarias del mediterráneo.

Ahora bien, una mirada amplia sobre el asunto permitiría comprender la unión de los tres puertos como el verdadero Hub del Caribe. Tres puertos que se presentan como una sola unidad logística de negocios; comunicados por una red ferroviaria y vial de carga, proyectados como unidad competitiva con participación activa del Estado.

El documento CONPES 2008, define la política nacional logística y su reducción en costos, promoviendo el desarrollo de plataformas y zonas logísticas, anotando lo siguiente:

“En el Caribe colombiano, el corredor Santa Marta-Barranquilla-Cartagena tiene Elementos importantes para consolidarse como un cluster portuario alrededor de las actividades marítimas y portuarias, exportadoras y turísticas que se desarrollan en esta franja costera.”(p. 29)

Una red que genere un corredor logístico del Caribe, de carga y pasajeros, permitiría la comunicación directa de los tres principales puertos de la región Caribe. A esto se uniría la

propuesta de la implementación de Zonas de Actividades Logísticas (ZAL) de influencia territorial portuaria, reduciendo los costos de transporte y logísticos, ocasionados en las grandes ciudades del interior del país y promoviendo incluso la inversión de multinacionales en ellas. El desarrollo industrial del país, volcado hacia las costas del Caribe permitiría una mayor competitividad de la nación. Las tres zonas de influencia de los puertos ofrecen más de 20 zonas francas que prestan servicios en el comercio internacional. A largo plazo, impulsaría el desarrollo y especialización de las ciudades del interior en otros nichos comerciales como: de servicios tecnológicos, offshores, financieros, médicos y de servicios entre otros.

El corredor de desarrollo haría realidad un acercamiento logístico con Venezuela y Panamá. Un estudio sobre su impacto y potencial económico sería conveniente.

El modelo de economía abierta con participación privada dentro del marco de la competitividad ha llevado a revisar el actual plan de expansión y mejoramiento logístico del país. Esto acelerado por la firma de los TLC's con EEUU y la Unión Europea, en el 2012. Por tal motivo es necesario incentivar un plan de desarrollo portuario y logístico de impacto global de la

región Caribe, con implicaciones nacionales que concrete soluciones claras y de prospectiva.

Esta revolución implicaría un cambio de paradigma cultural en la gente de la región, es aquí en donde todo el sector educativo cumpliría su compromiso social. Específicamente entidades formativas del sector como las universidades y el Servicio Nacional de Aprendizaje (SENA), encargado de capacitar al sector productivo, con la misión de formar bajo el nuevo esquema de servicio, a las personas que operarían el sistema.

El total de puertos del Caribe mueven gran parte de la carga de exportación/importación del país. Cartagena se está proyectando como un Hub de contenedores en la región Caribe, posición que tendrá que competir con otros puertos de la misma región; situación que no debería suceder bajo un esquema de participación colaborativa portuaria.

Para el año 2016, las tres Sociedades Regionales, movilizaron un total de 15.349.288 toneladas, lo que representó el 7,6 % del total del peso de la carga movilizada de comercio exterior en el país. Un resumen del movimiento de carga para los años del 2014 al 2016, se muestra en la tabla 1.

Tabla 1. Tráfico de carga portuario marítimo en Colombia de los años 2014, 2015 y 2016.

TRÁFICO DE CARGA PORTUARIA MARÍTIMO EN COLOMBIA (TON)			
	Años		
	2014	2015	2016
SOCIEDADES PORTUARIAS			
BARRANQUILLA	4.418.086	4.471.093	4.609.046
CARTAGENA	14.519.728	8.006.819	3.850.000
SANTA MARTA	4.000.357	6.091.044	6.890.242
TOTAL	22.938.171	18.568.956	15.349.288

Fuente: Adaptación Superintendencia de Puertos y Transporte (2017)

De la tabla anterior se deduce el potencial de movimiento de carga de los tres puertos del Caribe Colombiano.

La competitividad de estos tres puertos mejoraría, si estuviesen integrados en una sola unidad de negocios e interconectados por un

corredor carretero, junto a una vía ferroviaria rápida; con lo anterior se accedería a la carga desde las zonas logísticas y desde el interior del país, en intercambio con cualquiera de los tres puertos del Caribe.

Fuentes posibles de financiación del proyecto

La financiación de proyectos de esta magnitud en los cuales la expansión portuaria jalona el desarrollo de la región debe apoyarse con recursos provenientes de:

- » Presupuesto de los municipios involucrados.
- » Recursos que pagan las sociedades portuarias como contraprestación por la concesión.
- » Recursos propios de la asignación de área metropolitana y distrito especial.
- » Inversión central del estado.
- » Financiación privada.
- » Tarifa diferencial por concepto de peajes y con destinación específica para el proyecto.

Beneficios de la integración comercial y logística portuaria del Caribe

En buena hora ha nacido la propuesta Ciudad Caribe Colombia y cuyo lanzamiento se realizó el 26 y 27 de mayo del 2016 en el Centro de Convenciones de Cartagena (El Tiempo, 2016). La idea es unir todas las ciudades de la región del Caribe Colombiano. La propuesta contempla iniciar con la integración paulatina de las tres principales ciudades de la región Caribe: Santa Marta, Barranquilla y Cartagena.

Ahora bien, unir estos tres puertos por medio de una única entidad portuaria es una idea de gran avanzada. Los beneficios derivados de la ejecución de la propuesta son múltiples, Casi todos redundarían en el desarrollo integral de la región Caribe y del enclave portuario de la zona, Entre otras bondades se pueden mencionar:

- » Mayor poder de negociación pues se presentarían como una sola unidad de negocios, es decir como una sola Sociedad Portuaria: Sociedad portuaria del Caribe Colombiano.

» Especialización de cada uno de los puertos, según su especialización en cargas, disminuyendo la competencia y roces propios de la actividad comercial.

» Poder de competencia ante los enclaves portuarios de Panamá y demás puertos aledaños.

» Creación de una sinergia comercial y logística en donde la carga se recepciona/despacha desde cualquiera de los puertos, según requerimientos del cliente. Esto debido al grado de intercomunicación logística que se alcanzaría.

» Ampliación del portafolio de servicios. A raíz de la especialización actual de cada puerto se presentarían alternativas de servicio de acuerdo a los requerimientos de cada naviera y del mercado.

» Ampliación del Hinterland, Foreland y repotenciación de sus servicios.

» Menor costos de operación en los Hinterland y Foreland al centralizar operaciones.

» Este proyecto jalonaría el desarrollo de la red vial e infraestructura de la región y de la nación al buscar la conexión con el Caribe.

» Proyección del puerto como el Hub logístico de América, afianzando su liderazgo en el Caribe.

» El desarrollo de infraestructura implicaría obligatoriamente la construcción y desarrollo de zonas ZAL, lo mismo que de verdaderos puertos secos para la transferencia y almacenamiento de las cargas.

» Mayor educación y preparación de la población derivado del esfuerzo en capacitación requerido por el proyecto.

» La red vial serviría de soporte para promover el turismo en la región de los cruceros que llegan a Cartagena.

» Mejoras en los servicios logísticos de la cadena de abastecimiento portuaria del Caribe.

Dificultades para el proyecto

Son muchos los obstáculos o dificultades para la realización de este tipo de proyectos. Factores de orden político, socioculturales, intereses marcados de sectores entre otros, serían motivo de estudio. Es claro para cualquier país

latino reconocer que el mayor obstáculo para la implementación de este tipo de proyecto, no está en su financiación sino más bien en romper la inercia independista que torpedea el trabajo comunitario o confederado. Estos esfuerzos se potencian mediante la creación de asociaciones para la colaboración de los puertos, situación muy usual en Europa (ejemplo de ello son: AMRIE, del parlamento Europeo; RETE en Europa también; IACP, La asociación internacional de ciudades portuarias).

No obstante, es de destacar el bajo nivel de conciencia del estado central, en torno a la importancia de los puertos. Su importancia se denota a nivel retórico, las disposiciones tomadas al respecto no demuestran un pensamiento estratégico sobre el asunto.

CONCLUSIONES

La oportunidad de integración de los tres puertos principales del Caribe colombiano: Santa Marta, Barranquilla y Cartagena a partir de la creación de una Sociedad o unidad de negocios de carácter privado/público, sería una idea estratégica que impulsaría la competitividad y el desarrollo de las regiones norte y central de Colombia.

La integración de los tres puertos tiene como motor de desarrollo en infraestructura, la implementación de un corredor vial consistente en la ampliación de la calzada terrestre, como bien se viene realizando actualmente y la construcción de una línea ferroviaria de interconexión para el movimiento de carga y pasajeros.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

CEPAL. (2015). Ranking de puertos. Los top en America Latina y el Caribe 2014. Recuperado el 2016, de http://www.cepal.org/sites/default/files/infographic/files/ranking_puertos_final.pdf

DANE. (Mayo de 2016). Sistema Estadístico. Recuperado el Mayo de 2016, de <http://www.dane.gov.co/index.php/cuentas-economicas/cuentas-trimestrales>

Departamento Nacional de Planeación. (2013). Conpes 3758. Plan para restablecer la navegabilidad del río Magdalena. Bogotá: DNP.

Departamento Nacional de Planeación. (2002). Conpes 3149. Plan de expansión portuario 2002_2003. Bogotá: DNP.

Departamento Nacional de Planeación. (2005). Conpes 3342. Plan de expansión portuaria 2005_2006. Bogotá: DNP.

Departamento Nacional de Planeación. (2008). Conpes 3527. Política nacional de productividad y competitividad. Bogotá: DNP.

Departamento Nacional de Planeación. (2008). Conpes 3547. Política nacional logística. Bogotá: DNP.

Departamento Nacional de Planeación. (2009). Conpes 3611. Plan de expansión portuaria 2009-2011. Bogotá: DNP.

Departamento Nacional de Planeación. (2013). Conpes 3744. Política portuaria para un país más moderno. Bogotá: DNP.

Banco Mundial. (2016). Doing Business. Recuperado el Marzo de 2016, de <http://espanol.doingbusiness.org/rankings>

DANE. (Mayo de 2016). Sistema Estadístico. Recuperado el Mayo de 2016, de <http://www.dane.gov.co/index.php/cuentas-economicas/cuentas-trimestrales>

Banco Mundial. (2016). Doing Business. Recuperado el Marzo de 2016, de <http://espanol.doingbusiness.org/rankings>

- De la Hoz, A. (12 de Junio de 2017). ¿Cuáles son las ocho causas de la emergencia en el canal de acceso? Recuperado el 13 de Junio de 2017, de El Heraldo: <https://www.elheraldo.co/barranquilla/cuales-son-las-ocho-causas-de-la-emergencia-en-el-canal-de-acceso-371701>
- Banco Mundial. (2016). Doing Business. Recuperado el Marzo de 2016, de <http://espanol.doingbusiness.org/rankings>
- DANE. (Mayo de 2016). Sistema Estadístico. Recuperado el Mayo de 2016, de <http://www.dane.gov.co/index.php/cuentas-economicas/cuentas-trimestrales>
- De la Hoz, A. (12 de Junio de 2017). ¿Cuáles son las ocho causas de la emergencia en el canal de acceso? Recuperado el 13 de Junio de 2017, de El Heraldo: <https://www.elheraldo.co/barranquilla/cuales-son-las-ocho-causas-de-la-emergencia-en-el-canal-de-acceso-371701>
- Gossain, J. (8 de Abril de 2016). Por fin se unen los costeros: nace la Ciudad Caribe Colombia. Recuperado el 28 de Febrero de 2017, de El Tiempo: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-16557690>
- Ministerio de Transporte de Colombia (2015). Superintendencia de Puertos y Transporte. Informe consolidado de movimiento de carga. Acumulado, enero-diciembre 2015. Bogotá: Oficina de Planeación, Superintendencia de Puertos y Transporte.
- Ministerio de Transporte de Colombia (2017). Superintendencia de Puertos y Transporte. Informe consolidado movimiento de carga. Acumulado, enero diciembre 2016. Bogotá: Oficina de Planeación, Superintendencia de Puertos y Transporte.
- Ospina, J.C. (2015). Gestión del sistema de control de tráfico marítimo en Colombia. Recuperado Abril, 2016, de <http://repositorio.cuc.edu.co/xmlui/bitstream/handle/11323/633/SISTEMA%20DE%20CONTROL%20DE%20TR%C3%81FICO%20MAR%C3%8DTIMO%20Vers%20digital.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Ospina Arias, J. C. (Julio de 2016). Ideas para una reflexión del transporte marítimo en Colombia. La Timonera(25), 3-