

2022 | Empresa Multimodal S.A.S.



MULTIMODAL
EMPRESA



Sector Portuario en Colombia

Contexto, tendencias y retos



CONTENIDO

INTRODUCCIÓN.....	3
CONTEXTO NACIONAL	3
MARCO INSTITUCIONAL.....	5
SITUACIÓN SOCIOECONÓMICA.....	7
ESCENARIOS MARÍTIMO - PORTUARIOS.....	9
RETOS DEL SECTOR.....	11
REFERENCIAS	13





SECTOR PORTUARIO EN COLOMBIA

Introducción

El Transporte Marítimo es una herramienta fundamental para la globalización, el comercio exterior y la cadena de suministros de los países, por esta razón el sistema portuario es un componente fundamental para las actividades comerciales entre economías, ya que permite el desarrollo de las operaciones de transporte marítimo en forma continua y eficaz. Los puertos son infraestructuras estratégicas de facilitación del desarrollo económico y deben brindar plataformas idóneas para la ejecución de actividades logísticas orientadas a las operaciones de intercambio internacional. La escogencia del puerto depende de varios factores como: confiabilidad y garantía de la prestación oportuna del servicio, así como las tarifas, la seguridad, entre otros.

Las profundas transformaciones económicas y los desarrollos tecnológicos de las últimas tres décadas han generado un sector portuario dinámico y competitivo. Desde inicios de la última década del S XX el proceso de globalización entendido como la integración de los mercados facilitado por la enorme reducción de los costos de transporte y telecomunicaciones, cambiaron las dinámicas propias del sector de transporte marítimo, y en consecuencia las demás industrias que de él dependen y ahora navegan en aguas turbulentas. Múltiples son las causas y de todo tipo endógenas y exógenas. Pasó de ser un sector de alta participación estatal a ser uno de los sectores más desregulados desde la perspectiva económica, pero más reglamentados desde la perspectiva técnica y con significativo impacto en la competitividad de los países. Los puertos, como la infraestructura de servicio al sector, dependen de su dinámica, aunque contrario a éste, sus entornos empresariales son altamente regulados en materia económica y muy poco reglamentados en asuntos de carácter técnico.

Contexto Nacional

Tres décadas después, de tal vez la más exitosa restructuración institucional en materia de transporte y la apertura económica colombiana, la evolución de los puertos y el rápido crecimiento de la economía colombiana han ido de la mano. Para este logro, fue fundamental la expedición de la Ley 1 de 1991, en la cual se establecieron las bases institucionales y conceptuales de la gobernanza sector portuario: Planes de expansión portuaria, las condiciones de operación de los puertos, la regulación de las asociaciones portuarias y las obras necesarias para el beneficio común, se dio origen a las concesiones portuarias, se liquidó la empresa estatal de servicios portuarios, se promovió la libre competencia y la participación del sector privado en la prestación de servicios e inversión en infraestructura, etc.

Colombia ha zonificado su sector portuario en 8 zonas continentales y 1 insular. En el nororiente continental la península de La Guajira colindante con Venezuela tiene una presencia proyectada a 2022 en el tráfico portuario del país del 16%, principalmente carbón térmico de exportación. Sus vecinas inmediatas, en sentido oriente occidente, Santa Marta y Ciénaga participan del 21% movilizan igualmente carbón térmico, aunque la SPR de Santa Marta presenta un tráfico importante de carga

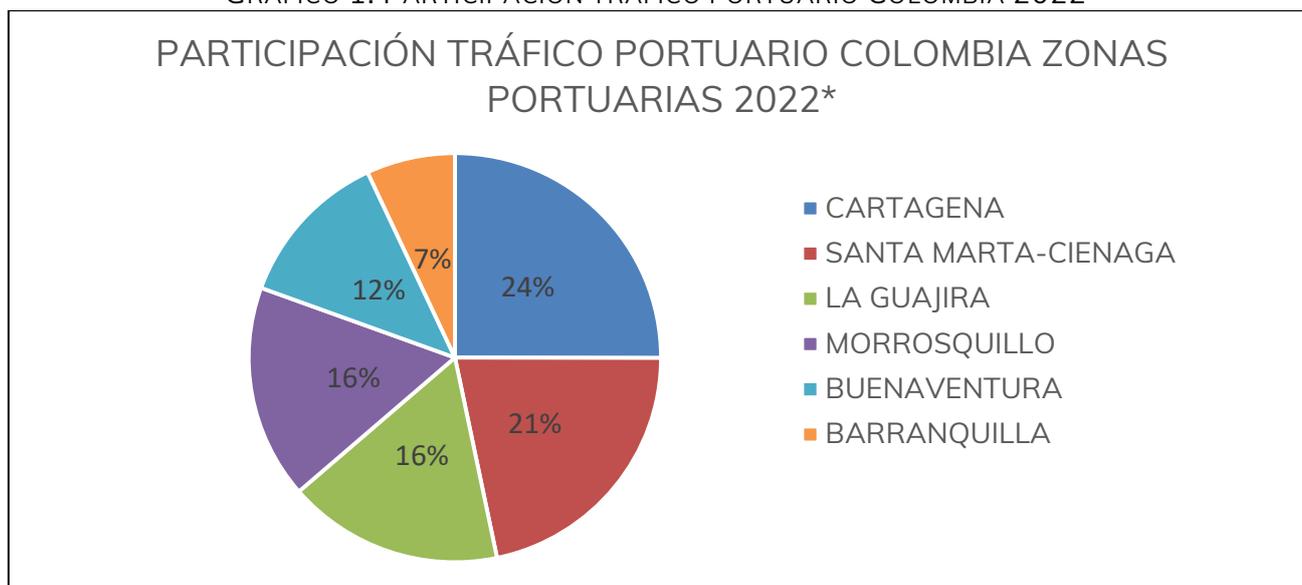




general, contenedores y sólidos al granel alimenticios de importación. Sobre la desembocadura del río Magdalena, Barranquilla es una dinámica ciudad-puerto multipropósito con terminales especializados y una gran potencialidad para operaciones intermodales, el puerto en su conjunto, según información de la Supertransporte y proyecciones propias, alcanzará una participación en el tráfico portuario a 2022 del 7%. Cartagena de Indias, la ciudad puerto de mayor tradición histórica y económica, ha aprovechado su bahía amplia y profunda, así como su cercanía con el istmo panameño y su canal, para desarrollar una de las operaciones de transbordo internacional más importantes del continente siendo, catalogado como el puerto mejor conectado de América, lo que la hace ser la zona portuaria con mayor participación en el tráfico portuario colombiano con un 24%. La zona portuaria del Golfo de Morrosquillo, más al suroccidente por el litoral Caribe presenta una participación del 16%, en razón a que allí terminan los principales oleoductos de exportación de hidrocarburos. Ya en la frontera con Panamá, golfo de Urabá, la modernización de las operaciones orientadas a la exportación de banano ha impulsado la construcción de puerto Antioquia, un terminal multipropósito con operaciones de contenedores y cargas al granel de importación y exportación, que entrará en servicio en 2025 aproximadamente.

En el litoral pacífico Buenaventura es la principal ciudad- puerto, con diferentes terminales multipropósito de uso público y tiene una presencia en el tráfico portuario de Colombia de un 12%, movilizand o sólidos al granel de importación, contenedores y cargas generales. Por último al sur del país, llegando a la frontera con Ecuador, el puerto de Tumaco al sur del otro litoral colombiano tiene una participación en el tráfico portuario del país inferior al 1%. **(Caracterización Portuaria de Colombia en ANEXO 1).**

GRÁFICO 1. PARTICIPACIÓN TRÁFICO PORTUARIO COLOMBIA 2022*



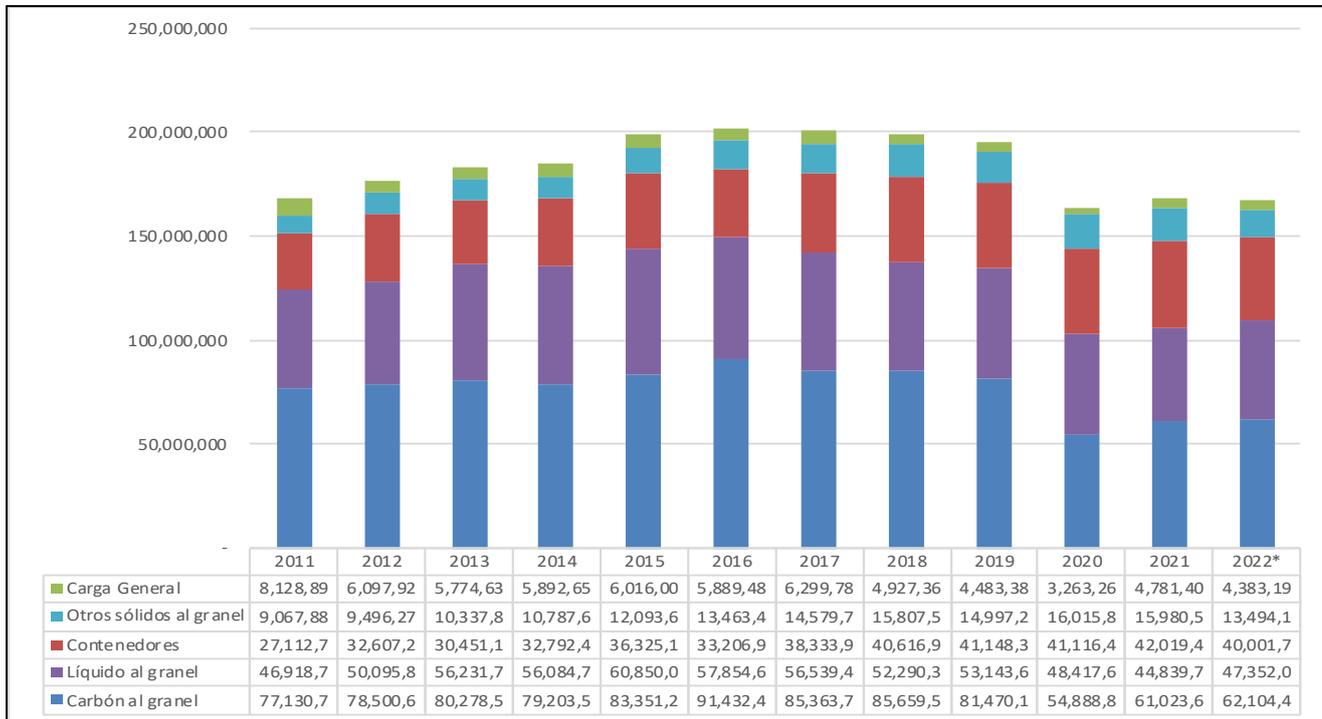
Fuente: Superintendencia de Transporte. Elaboración: Empresa Multimodal S.A.S.
2022* Valor proyectado a 2022 con cifras emitidas por Superintendencia de Transporte primer trimestre 2022.

En cuanto a volumen de carga, el carbón a granel es el tipo de carga de mayor relevancia en las estadísticas de tráfico portuario en el país, del cual se registra un volumen de 62,1 millones de toneladas y una participación del 37% sobre el total movilizado, en su mayoría por la región Caribe, principalmente



en las zonas portuarias de Ciénaga y La Guajira. Es importante destacar que el carbón térmico ha venido perdiendo participación en los tráficos portuarios en los últimos cuatro años y se está a la espera de últimas cifras para ver su reacción en la reactivación de demanda por el mercado europeo. En segundo lugar, está el granel líquido con 47,4 millones de toneladas y una participación del 28% sobre el total de carga movilizada, el cual opera principalmente por la región Caribe en las zonas portuarias de Golfo de Morrosquillo, Cartagena y Santa Marta. En tercer lugar, se encuentra la carga en contenedor con 40 millones de toneladas movilizadas para el periodo proyectado de 2022, con una participación del 24% sobre el total de carga movilizada, en su mayoría por las zonas portuarias de Cartagena y Buenaventura. En cuarto lugar, está la carga a granel sólido diferente al carbón con 13,5 millones de toneladas y una participación del 8% en el periodo de análisis, por las zonas portuarias de Buenaventura y Barranquilla.

GRÁFICO 2. VOLUMEN DE CARGA TRANSPORTADA EN EL PAÍS A 2022*



Fuente: Superintendencia de Transporte. Elaboración: Empresa Multimodal S.A.S
2022* Valor proyectado a 2022 con cifras emitidas por Superintendencia de Transporte primer trimestre 2022.

Marco Institucional

La Ley 1 del 91, antes mencionada, tuvo como uno de sus principales pilares el cambio del rol del Estado, de un prestador directo de los servicios portuarios a un regulador económico y reglamentador técnico que vigila y controla. Los puertos se entregan en concesión a sociedades anónimas, bajo regímenes de libre competencias y requieren de lineamientos claros de política pública y una relación con la Administración eficiente y fluida. Se creó entonces la Superintendencia General de Puertos sin embargo, las dinámicas propias del sector y la necesidad de mejorar la gobernanza ha generado profundas transformaciones en





los marcos institucionales y para un óptimo funcionamiento del transporte marítimo en el país, se han reasignado tareas y competencias de las de autoridades, las cuales se encargan de ejercer la autoridad dirigiendo, coordinando y controlando las actividades marítimas, estas son:

- **Departamento Nacional de Planeación:** Ente transversal que coordina y apoya las políticas públicas, armonizando los planes sectoriales de corto, mediano y largo plazo.
- **Ministerio de Transporte:** es el ente rector de la política pública sectorial en materia de Transporte.
 - **Agencia Nacional de Infraestructura - ANI:** tiene por objeto planear, coordinar, estructurar, contratar, ejecutar, administrar y evaluar proyectos de concesiones y otras formas de Asociación Público-Privada - APP, para el diseño, construcción, mantenimiento, operación, administración y/o explotación de la infraestructura pública de transporte en todos sus modos y de los servicios conexos. (ANI, 2022). Es contra parte de los contratos de concesión portuaria.
 - **Superintendencia de Transporte:** es la autoridad encargada de la inspección, vigilancia y control en materia de tránsito, transporte y su infraestructura de conformidad con la ley y la delegación establecida en este decreto acceso, seguridad y legalidad, en aras de contribuir a una logística eficiente del sector. (SuperTransporte, 2022)
 - **Instituto Nacional de Vías- INVIAS:** entidad del orden nacional adscrita al Ministerio de Transporte encargada de ejecutar políticas, estrategias, planes, programas y proyectos de infraestructura de transporte de acuerdo con los lineamientos dados por el Gobierno nacional. Específicamente en el sector portuario es responsable de la ejecución de proyectos que faciliten la conectividad vial, marítima, fluvial y terrestre.
 - **Unidad de Planeación de Infraestructura y Transporte – UPIT:** recientemente creada, tiene por objeto planear el desarrollo de la infraestructura de transporte de manera integral, indicativa, permanente y coordinada con los agentes del sector.
- **Ministerio de Defensa:** Ente rector de las políticas públicas del sector defensa y seguridad
 - **Dirección General Marítima -DIMAR:** con una relación muy directa con la Armada Nacional es la Autoridad Marítima Colombiana encargada de ejecutar la política del gobierno en esta materia, contando con una estructura que contribuye al fortalecimiento del poder marítimo nacional, velando por la seguridad integral marítima, la protección de la vida humana en el mar, la promoción de las actividades marítimas y el desarrollo científico y tecnológico de la Nación. (DIMAR, 2022). En materia de transporte marítimo tiene responsabilidad de control de tráfico marítimo y registro, control y vigilancia de naves y tripulantes y representa a la Organización Marítima Internacional OMI en el país.
 - **Policía Nacional de Colombia:** es la encargada del mantenimiento de la convivencia como condición necesaria, para el ejercicio de los derechos y libertades públicas. Principalmente actúa en el sector con sus dependencias especializadas en control fiscal y aduanero y la policía antinarcoóticos, entidad encargada de la lucha contra el tráfico de estupefacientes relacionadas y conexas con este delito, que afecten a la comunidad nacional e internacional. (Policía Antinarcoóticos, 2022) (Policía Nacional de Colombia, 2022)



- **Agencia Nacional de Licencias Ambientales -ANLA:** es la encargada de que los proyectos, obras o actividades sujetos de licenciamiento, permiso o trámite ambiental cumplan con la normativa ambiental, de tal manera que contribuyan al desarrollo sostenible del país. (ANLA, 2022) hace parte de la institucionalidad ambiental cuyo ente rector es el ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible
- **Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales -DIAN:** se encarga de garantizar la seguridad fiscal del Estado colombiano y la protección del orden público económico nacional, mediante la administración y control al debido cumplimiento de las obligaciones tributarias, aduaneras, cambiarias, los derechos de explotación y gastos de administración sobre los juegos de suerte y azar explotados por entidades públicas del nivel nacional y la facilitación de las operaciones de comercio exterior en condiciones de equidad, transparencia y legalidad. (DIAN, 2022)
- **CORMAGDALENA:** entidad de creación constitucional, artículo 331, como un ente corporativo especial del orden nacional con autonomía administrativa, presupuestal y financiera, dotado de personería jurídica propia, el cual funcionará como una Empresa Industrial y Comercial del Estado sometida a las reglas de las Sociedades Anónimas. Es la encargada de recuperar y mantener la navegabilidad del río Magdalena como aporte a la competitividad del país, garantizar su desarrollo sostenible y contribuir al mejoramiento de la calidad de vida de las comunidades ribereñas. Específicamente actúa como autoridad portuaria y concedente en Barranquilla.

Como más adelante se explicará uno de los grandes retos sectoriales es la recomposición de una Autoridad Portuaria Nacional que coordine el actuar estatal disgregado. El empoderamiento de esta como una instancia técnica de coordinación y gestión de lo portuario a instancias del Ministerio de Transporte.

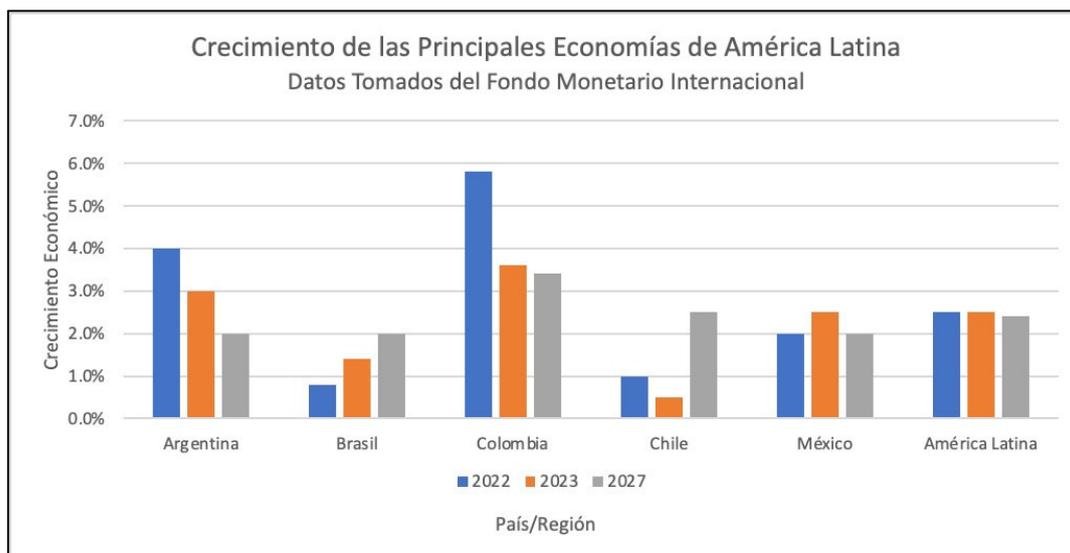
Situación Socioeconómica

El sector portuario, facilitador por excelencia de la competitividad de una economía integrada al mundo, es una historia de éxito y modelo de desarrollo del país por encima de múltiples obstáculos y complejidades diarias. Su dependencia de tendencias y dinámicas globales puede hacer perder la perspectiva de la importancia de las políticas públicas locales. Colombia, como cada cuatro años, desarrolló un proceso democrático que implica un corte de cuentas, una valoración y un listado de asuntos pendientes. El Fondo Monetario Internacional- FMI, actualizó sus proyecciones económicas para el mundo, y dentro de las principales economías que crecerían muy alto en el 2022 se encuentra Colombia, puesto que para 2022 crecerá en un 5.8%, para 2023 crecerá en 3.6% y para el 2027 3.4%. (Fondo Monetario Internacional, 2022).

Gráfico 3. CRECIMIENTO ECONOMÍAS DE AMÉRICA LATINA A 2022, 2023 Y 2027.



MULTIMODAL
EMPRESA



Fuente: FMI proyecciones abril 2022. Elaboración: Multimodal S.A.S

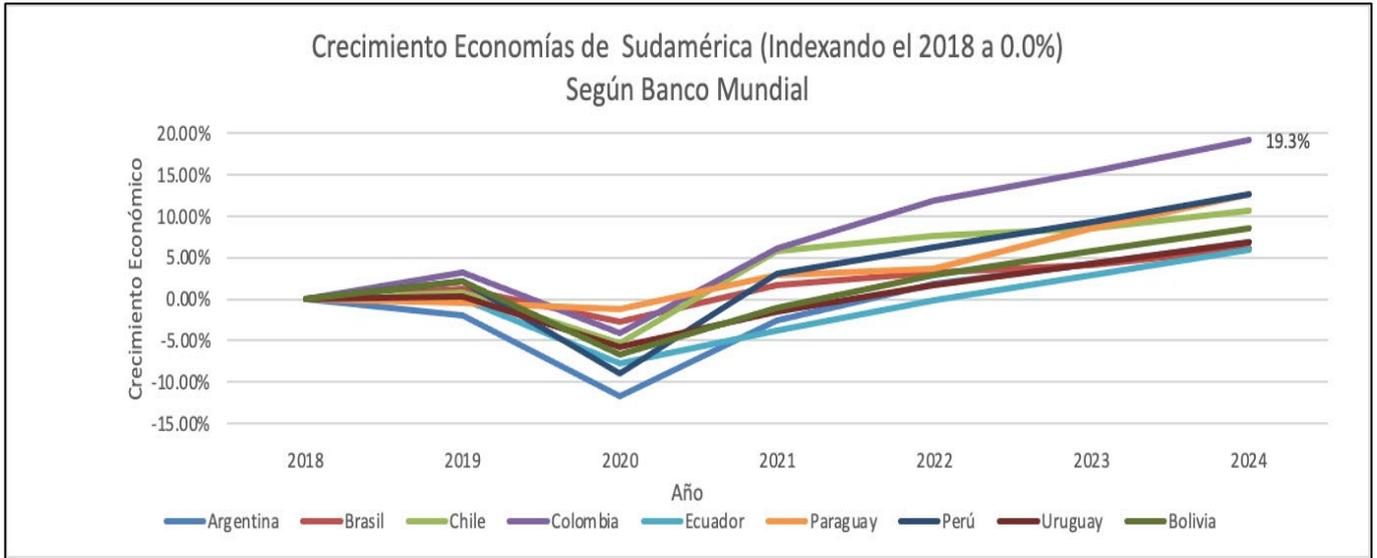
La explicación de estas cifras radica en que el país tiene una economía estable, relativamente predecible y muy puntual con sus obligaciones con acreedores, lo que permite tener fuentes de financiación para el gasto e inversionistas interesados en Colombia (Fondo Monetario Internacional, 2022). Sumado a esto, el esquema de control de la inflación y la política monetaria expansiva en los últimos años han permitido acceso más barato al crédito y estimulan el consumo, que también incrementa el crecimiento. Colombia es uno de los tres países más grandes de la región y tiene la ventaja de que la actividad económica está respaldada por el alto consumo principalmente de establecimientos de comercio y servicios.

Por otra parte, las complejas condiciones mundiales están afectando el crecimiento en América Latina y el Caribe. La guerra en Ucrania está teniendo efectos considerables en la región a través del alza de precios de los productos básicos y el debilitamiento del crecimiento mundial. (Banco Mundial, 2022). Sin embargo, el caso de Colombia es de una proyección positiva de la economía del país en comparación con países Latinoamericanos.

Por otra parte, la economía colombiana ha venido ganando tracción, debido a que el PIB, en términos reales, se ha recuperado a niveles previos a la pandemia desde el último trimestre de 2021 (+10,6%) después de la caída de -7,0% en 2020 (SOLUNION, 2022). La recuperación se debe, principalmente, a un fuerte repunte de la demanda interna, en parte provocado por el efecto rebote. Sin duda, también es una consecuencia positiva del impulso fiscal por parte del Gobierno para enfrentar la pandemia. Uno de los retos más grandes para el crecimiento económico en Colombia es el desempleo, que aún no regresa a niveles anteriores a la crisis de la COVID-19, y cerró el año 2021 en un 11%. Por tal razón y de acuerdo con el crecimiento que está mostrando el país, es posible que el 2022 cierre con un 10,5% de desempleo y baje a 9,7% en 2023. (SOLUNION, 2022)

Gráfico 4. CRECIMIENTO ECONOMÍAS DE SUDAMÉRICA.





Fuente: Banco Mundial. Elaboración: Empresa Multimodal S.A.S.

Escenarios marítimo - portuarios

A continuación, se reseñan las principales tendencias en los asuntos marítimo-portuarios.

Gigantismo marítimo y portuario: El gigantismo es definido en la RAE, como un término propio de la medicina que denota un: “Trastorno del crecimiento caracterizado por un desarrollo excesivo del organismo”, trastornar a su vez es afectar, perturbar o alterar el funcionamiento normal. El gigantismo marítimo y portuario tuvo una primera sintomatología en los barcos, barcos cada vez más grandes, buscando costos de operación por unidad menores y mayor competitividad del naviero frente a sus competidores con base en el principio de economía de escala, hasta ahí todo fue positivo para la competitividad global. Este primer síntoma, tuvo inicialmente un impacto en las inversiones portuarias, cambios permanentes en manga, exigen nuevos equipos portuarios que logren descargar los contenedores de la borda opuesta al atraque, incrementos en la eslora exigen la extensión de los muelles y mayor calado, más inversiones de dragado para profundizar vías acuáticas y zonas de maniobra, con lo que el sector portuario también se vio dinamizado. Cada botadura de buque de gran capacidad incrementaba la oferta estática de capacidad de transporte; cada incremento en la productividad portuaria aumentaba la rotación de los barcos y en consecuencia la capacidad dinámica, ampliando así la oferta de servicios de transporte, a precios cada vez más competitivos. El incremento de la oferta en un libre mercado por encima de la demanda conlleva una presión a la baja del precio, flete, generando situaciones de difícil manejo a navieras pequeñas y medianas, inclusive grandes como es el caso de Hanjin. Mediante fusiones, adquisiciones, absorciones, alianzas, los sobrevivientes en un mercado altamente reglamentado en lo técnico, pero difícilmente regulado en lo económico, se fueron reduciendo cada vez más, ya constituidos en un oligopolio y con el control de una de las fuerzas del mercado, comenzaron a presionar los diferentes eslabones de la cadena que les son contiguos y adyacentes, buscando controlarlos. La COVID 19 ocasionó una caída de la demanda que aumentó la brecha entre las fuerzas del mercado, pero ya la oferta, en pocas manos y habiendo optimizado la operación, se logró





controlar, evitando la hecatombe empresarial de naveros y manteniendo el flujo de mercancías. Una vez reiniciada la actividad económica plena, el oligopolio controló la capacidad disponible de transporte, los precios se incrementaron y sus ganancias alcanzaron techos nunca vistos, afectando la competitividad económica y generando inflación. La gestión de abastecimiento con navieras concentradas en pocas manos, operando con barcos gigantes e integradas y controlando la cadena de suministro, será uno de los principales retos.

Miniaturización de la demanda: Producir objetos y mecanismos de tamaño sumamente pequeño, es la definición de miniaturización. Los desarrollos tecnológicos han generado que los productos tengan un mayor valor agregado, pero físicamente un tamaño menor, esto impacta en los tráficos de contenedores, que operando barcos gigantes, movilizan una mayor tajada de la torta económica. De igual manera la estandarización de los mismos ha conllevado también la adecuación, con fines de optimizar el uso espacial de esas unidades de embalaje reutilizables, que en palabras de Marc Levinson hicieron más pequeño el mundo y más grande a la economía, generando un estancamiento en la demanda cuantificada en TEUs que venía creciendo a tasas de tres veces el crecimiento del producto interno bruto y que ya no volverá a ver esos incrementos interanuales. De igual forma el incremento del comercio electrónico individual de pequeñas compras, está modificando las operaciones logístico-portuarias que requieren adaptar sus servicios y sistemas de información a niveles casi de paqueteo.

Acortamiento y diversificación de las cadenas de suministro. Demasiada dependencia de las cadenas de suministro que inician en la fábrica del mundo, China, develaron una posible fragilidad en la economía globalizada que está siendo estudiada. La enorme reducción de los costos de transporte y telecomunicaciones, que redefinieron los conceptos de distancia y tiempo, concentraron mucho la producción en el Asia Pacífico buscando eficiencias por costos de mano de obra. Con el ascenso del nivel de vida chino, crecimiento de la clase media y aumento en el nivel de educación, la natural nivelación de tal diferencia competitiva y la globalización de mercados; además de una preocupación por los asuntos ambientales que implican la concentración de la producción y una mayor generación de gases efecto invernadero, están mostrando primeros indicios de una tendencia a acortar las cadenas de suministro y diversificarlas para evitar la dependencia de un solo proveedor.

Cuarta Revolución Industrial. Que las cosas se hablen (IIoT); que las cosas piensen y aprendan de sus errores corrigiendo procedimientos (IA); que puedan procesar inmensas cantidades de datos (Big Data); tomar decisiones (automatización); en redes deslocalizadas y seguras (Blockchain y CiberSeguridad); sin soportes locales y disponibles en cualquier lugar (Cloud); usando computadores con alta capacidad de procesamiento de micro datos (Cúbit); creando mundos etéreos (metaverso); accesibles desde dispositivos móviles (APPs); está cambiando la forma en que funciona el sistema circulatorio global, es decir en que operan los sistemas de transporte marítimo y los puertos incluyendo el sistema vascular que hace llegar la sangre, la mercancía, al rincón más apartado del globo, esto exige grandes inversiones no solo en sistemas sino en entrenamiento, capacitación y adaptación en los nodos portuarios.

Descarbonización de las cadenas de suministro. A pesar de la demonización de los combustibles fósiles, el incremento de la energía per cápita ha traído unos mejores niveles de vida, expresados en educación, esperanza de vida, salud, etc. Claro, la otra cara de la moneda es su efecto sobre el planeta, la necesidad de encontrar alternativas por lo menos igual de fiables, abundantes y baratas para mantener nuestra calidad de vida y migrar a ellas es el reto de la humanidad. En este escenario, el sistema de transporte



marítimo es por lejos el más eficiente, pero no obstante todo lo que se pueda hacer para llegar a la descarbonización total y sus impactos sobre el medio ambiente se debe implementar desde diferentes perspectivas: combustibles más limpios, control de operaciones marítimo y portuarias con estándares amigables con el medio ambiente, equipamiento portuario y procesos más eficientes, no solo en productividad, sino en el uso de la energía, etc.

Retos del sector

Promoción de la Inversión Privada. Definitivamente las Asociaciones Público-Privadas – APP fueron la piedra angular de esta estructura institucional. El contrato de concesión, el instrumento que lo permitió. Ahora bien, el contrato como está definido en La ley 1 de 1991, tiene como objeto principal: permitir el uso y goce temporal y exclusivo de bienes de uso público para el desarrollo la actividad portuaria a cambio de una contraprestación económica, siendo, subsidiario o accesorio, o si se quiere complementario, la inversión portuaria en sí misma y la prestación del servicio. Una mutación importante, necesaria y pertinente será redefinir el contrato de concesión, aun si es necesario modificando la Ley 1 de 1991, poniendo en el centro del objeto contractual la prestación del servicio y siendo subsidiario o accesorio, o si se quiere complementario, el uso y goce de bienes de uso público y el pago asociado. Eso exigirá creatividad y flexibilidad, que le permitan al Estado asegurar una eficiente prestación del servicio portuario y la competitividad y al privado capacidad de adaptación a los nuevos escenarios que, en entornos tan dinámicos, no pueden estar amarrados a un rígido plan de desarrollo a 20 o 30 años.

Contraprestaciones Portuarias. Dice el adagio popular que quien paga cree que paga mucho y quien cobra estima que cobra poco, el sentido del pago justo es complejo. Sin embargo, el monto deberá ser acordado en forma objetiva y transparente en beneficio del bien común, no solo de la utilidad de las partes y la libertad de mercado, sino de la buena gestión de lo público y en ello se ha recorrido una curva de aprendizaje en estos casi 30 años, que debe permitir pequeños ajustes no disruptivos, a la metodología vigente. (Ver documento Multimodal S.A.S. “Una aproximación al WACC Portuario en Colombia” – 2022)

Inversiones públicas. La política pública desde 1991 se ha orientado a no invertir recursos públicos en los nodos portuarios, pero si en su conectividad marítima y terrestre. Los canales de acceso de cada uno de los puertos son elementos fundamentales que aseguran la conectividad marítima y por ende la competitividad de los terminales y su impacto en la economía nacional. Puertos como el de Barranquilla y Buenaventura requieren de planes de acción de largo plazo que aseguren la confiabilidad para las operaciones que allí se desarrollan. De conformidad a la Ley 856 de 2003: *"Las contraprestaciones por el uso y goce temporal y exclusivo de las zonas de uso público las recibirá la Nación a través del Instituto Nacional de Vías, Invías, o quien haga sus veces, incorporándose a los ingresos propios de dicha entidad, y a los municipios o distritos donde opere el puerto. La proporción será: De un ochenta por ciento (80%) a la entidad Nacional, y un veinte por ciento (20%) a los municipios o distritos, destinados a inversión social. Las contraprestaciones por el uso de la infraestructura las recibirá en su totalidad el Instituto Nacional de Vías, Invías, o quien haga sus veces."*, sin embargo, no ha habido suficiente transparencia e información sobre la destinación de estos recursos, por consiguiente, no hay planes de inversión y mantenimiento de estas importantes infraestructuras públicas, como la ha habido en las vías de acceso terrestre a los puertos.





Inversiones privadas a estimular. Una vez en vigor la Ley 1 de 1991, al Gobierno le costó un gran esfuerzo convencer a los privados a asumir todos los riesgos de una actividad como la portuaria, sin embargo, en el desarrollo del proceso, la inversión en infraestructura portuaria y la prestación de servicios se convirtió en una actividad atractiva para la inversión privada nacional e internacional. No obstante lo anterior, ad-portas de la terminación de los contratos de concesión iniciados en los 90's, la falta de claridad de las reglas de juego por parte del Estado para los próximos 30 años de desarrollos portuarios genera incertidumbre, por lo que hace perentorio, si no se quiere caer en la desinversión y pérdida de eficiencias, crear un marco normativo que permita establecer la forma de renegociar los contratos de concesión en procura de mejorar la competitividad del país. Si bien recientes estudios de capacidad portuaria indican cuales son la necesidades de inversión en el corto y mediano plazo, uno de los ejemplos a considerar, es la autosuficiencia de Gas Natural en Colombia que, según el Plan Nacional de Abastecimiento desarrollado por la Unidad de Planeación Minero Energética – UPME, requerirá cada vez más de apoyo de diversas fuentes externas de tal forma que ninguna tenga posición dominante que genere una dependencia. Terminales como el de la Sociedad Portuaria El Cayao en Cartagena para la importación de GNL orientados a proveer a las plantas de generación térmica son parte de la solución, pero no cubre todas las necesidades, adicionalmente para el gas domiciliario y vehicular se hace necesario estimular la inversión privada en otros proyectos.

Autoridad Portuaria. Una tendencia generalizada al ninguneo del Estado y la idealización de los mercados como mejores ordenadores y gestores de los recursos, iniciada en los años 90's del S XX, tienen consecuencias ahora en el debate público. La polarización generalizada, en la dicotomía entre liberalismo económico que reza que cualquier solución planteada por el Estado es peor que el problema mismo, y estatismo, que promulga la omnipresencia del Estado en la actividad económica y social, no da margen a la discusión razonada de “tanto mercado como sea posible y tanto Estado como sea necesario”. El desmantelar la Autoridad Portuaria Nacional con base en una organización institucional con especialización de funciones ha dejado acéfalo un sector que requiere interlocución válida, objetiva y técnica con los demás eslabones de las cadenas de suministro, no solo el transporte sino de la competitividad en general. Rearmar una institucionalidad sólida que apoye el desarrollo coordinando con todos los actores de la cadena logística es una prioridad, pertinente y necesaria.

Regulación y reglamentación. Una vez reestablecida la cabeza al decapitado sector portuario, esta deberá coordinar con las instituciones pertinentes (DNP, UPIT, ANI, INVIAS, MinTransporte, SuperTransporte, DIMAR, CORMAGDALENA, etc.) el establecimiento de unos mínimos de calidad en la prestación del servicio, la consolidación de un sistema de información portuaria que permita el apoyo en la toma de decisiones sobre la regulación económica de tal manera que se asegure la continuidad y el dinamismo de las operaciones portuarias en calidad, cantidad, eficiencia y eficacia.

Tanto los ajustes a las reglas de la participación privada en la prestación y desarrollo de servicios e infraestructura portuaria, como la contraprestación económica por la misma, así como la reconfiguración de una institucionalidad portuaria y mejores herramientas de regulación económica y reglamentación técnica, no requieren cambios disruptivos radicales, pero sí, pequeñas, efectivas e inteligentes intervenciones que aprovechen el aprendizaje institucional propio y ajeno. Reconocer que la gestión privada ha sido fundamental y mejorar las coordinaciones en el marco de asociaciones público-privadas en el sector, deberá ser prioritario para el Gobierno, con el fin de reimpulsar este eslabón de la cadena de



suministro que, siendo en su momento ejemplo de productividad, eficiencia y adaptabilidad, presenta hoy unos primeros síntomas de desaceleración y desarticulación, con consecuencias en la competitividad.

Referencias

- ANI. (2022). Obtenido de <https://www.ani.gov.co/>
- DIMAR. (2022). Obtenido de <https://www.dimar.mil.co/que-es-dimar-mision-y-vision>
- Policia Antinarcoáticos. (2022). Obtenido de <https://www.policia.gov.co/direcciones/antinarcoticos>
- Policía Nacional de Colombia. (2022). Obtenido de <https://www.policia.gov.co/>
- ANLA. (2022). Obtenido de <https://www.anla.gov.co/>
- DIAN. (2022). Obtenido de <https://www.dian.gov.co/Paginas/Inicio.aspx>
- Fondo Monetario Internacional. (2022). Obtenido de <https://www.bloomberglia.com/2022/04/20/al-menos-durante-5-anos-colombia-crecera-mas-que-sus-pares-en-america-latina/>
- Banco Mundial. (2022). Obtenido de <https://www.bancomundial.org/es/publication/global-economic-prospects>
- SOLUNION. (2022). Obtenido de <https://www.solunion.co/blog/economia-de-colombia-en-2022-logros-desafios-y-grandes-retos/>
- Universidad ICESI. (06 de 04 de 2010). *Consultorio Comercio Exterior*. Obtenido de <https://www.icesi.edu.co/blogs/icecomex/2010/04/06/sistema-portuario-colombiano/>
- The Logistics World. (02 de 06 de 2020). *Realidad y proyección de los puertos marítimos*. Obtenido de <https://thelogisticsworld.com/historico/realidad-y-proyeccion-de-los-puertos-maritimos/>

Documento preparado por Empresa Multimodal S.A.S. Consultora latinoamericana que, desde 2003, presta servicios de asesoría, desarrollo de estudios y apoyo de la gestión en aspectos técnicos, legales y financieros relacionados con puertos, infraestructura de transporte, cadena de suministros (SCM) y proyectos turísticos. Empresa Multimodal S.A.S. está conformada por un equipo multidisciplinario de consultores de alta calidad académica y años de experiencia laboral, tanto en la empresa privada como en el sector público, colaborando en equipo en trabajos en el planeamiento y la gestión de proyectos, así como en la formulación de políticas públicas en materia de transporte marítimo, puertos y logística en general, en El Salvador, Paraguay, Panamá, Perú, Bolivia y Colombia. De igual forma, nos hemos especializado en la estructuración de planes maestros de inversión y estructuraciones financieras de proyectos. Adicionalmente, los años de experiencia, de cada uno de los consultores, y de la Empresa como equipo, nos han permitido ir construyendo una red de contactos, nacional e internacional, en diferentes sectores de la actividad económica, privada y pública, que facilita el desarrollo de proyectos.

Carrera 8 No 69 – 27 – Chapinero- Sector Quinta Camacho- Bogotá – Colombia
Carlos José González España
carlosjose.g.e@multimodal.com.co





ANEXO 1. MAPA PORTUARIO DE COLOMBIA.







**MULTIMODAL
EMPRESA**

www.multimodal.com.co

Carrera 8 # 69-27 piso 1 Bogotá DC

T + (57 1) 358 64 51