

CÁMARA COLOMBIANA
DE LA INFRAESTRUCTURA
POR UNA COLOMBIA UNIDA

RETOS Y PERSPECTIVAS DEL SECTOR PORTUARIO EN COLOMBIA



ANÁLISIS ECONÓMICO

JULIO



► Análisis económico

RETOS Y PERSPECTIVAS DEL SECTOR PORTUARIO EN COLOMBIA

Históricamente, los puertos marítimos y fluviales han sido considerados un objetivo estratégico para las economías. En efecto, estos se erigen como una condición necesaria para garantizar mayores niveles de crecimiento y desarrollo económico. Recientemente, el Banco Mundial y ANIF publicaron dos reportes sobre el sector portuario. El primero de ellos destaca los avances de la infraestructura portuaria en Colombia y, el segundo, se enfoca, puntualmente, sobre los avances y logros del Grupo Portuario de Cartagena. Este análisis económico tiene por objeto subrayar los principales logros de las concesiones portuarias, a partir de los reportes en mención, así como destacar la importancia de los puertos en una economía como la colombiana.

Diversos análisis relativos a la competitividad y productividad enfatizan que la infraestructura portuaria cumple un rol esencial y estratégico. En efecto, los puertos, como nodo de conexión entre el transporte terrestre (férreo y vial) y el marítimo-fluvial, se han convertido en centros de desarrollo regional, económico y social. Al respecto Peters (1991) precisó que, en economías tanto desarrolladas como en vía de desarrollo, con el fin de garantizar mayores

niveles de competitividad en el comercio internacional se requiere de una infraestructura portuaria desarrollada y eficiente.

Colombia, con la expedición del Estatuto de Puertos Marítimos en enero de 1991 y, posteriormente, con la promulgación de la Constitución Política en julio de 1991, reflejó la importancia del desarrollo efectivo y eficiente de la infraestructura portuaria como un eje esencial de las actividades económicas. De hecho, los puertos no sólo cumplen una función dentro de la cadena de suministro de bienes y servicios si no que, a su vez, se constituyen en grandes clústers generadores de empleo y de servicios logísticos.

A esos hitos jurídicos, como consecuencia del fortalecimiento institucional y normativo del sector, se suman la publicación Plan Maestro de Transporte Intermodal 2015 -2035, el cual es la hoja de ruta para la construcción de una sólida base de infraestructura de transporte y que actualmente se encuentra en actualización, el documento de política Conpes 3744 denominado “Política Portuaria para un País Moderno”, el cual tiene por objetivos presentar los lineamientos para la ampliación de la capacidad portuaria, la identificación de proyectos de vías de acceso y protección costera, la definición de una metodología para el cálculo de la contraprestación portuaria, además del fortalecimiento normativo y regulatorio para fomentar la inversión privada.

Actualmente, el país cuenta con 12 zonas portuarias y alrededor de 60 puertos, los cuales, de acuerdo con cifras oficiales de la Superintendencia de Transporte, en el año 2021 movilizaron 168 millones de toneladas de carga y, en 2022, 167,9 millones de toneladas. Igualmente, la ANI reportó que entre 2010 y 2023, la inversión en la infraestructura de portuaria ascendió a más de \$12 billones de pesos (COP 2022).

Adicionalmente, el actual Gobierno nacional definió como elementos centrales del Plan Nacional de De-

sarrollo la sostenibilidad y transición energética. En paralelo, estableció que los puertos, como las otras infraestructuras de transporte, hacen parte dentro de los niveles de ordenamiento territorial, como factores de relacionamiento entre las personas y el agua, espacio donde las infraestructuras portuarias cobran un rol relevante. En ese sentido, como un primer paso para alcanzar tales fines, el Gobierno nacional priorizó la publicación del nuevo Conpes para la actualización de la política portuaria del país, de cara a las necesida-

des ambientales, institucionales y de inversión que presentan este tipo de infraestructuras.

A manera ilustrativa de lo hasta aquí señalado, varios reportes y rankings a nivel internacional los cuales buscan medir la eficiencia portuaria del país. Tal es el caso de *“Índice de Desempeño de los Puertos de Contenedores 2022”* a cargo del Banco Mundial (BM) y el informe sobre el *“Impacto de los puertos en el desarrollo del comercio exterior y la economía nacional”* de la Asociación Nacional de Instituciones Financieras (ANIF).

1

Banco Mundial: Índice de Desempeño de los Puertos de Contenedores 2022

Esta publicación corresponde a la tercera medición del Índice de Desempeño de los Puertos de Contenedores correspondiente al año 2022, el cual fue elaborado por el Banco Mundial y S&P Global.

Su metodología se centra en la evaluación de la eficiencia de los 348 puertos de contenedores, bajo el criterio de medición del tiempo requerido por una embarcación para desarrollar su gestión de intercambio de carga en el puerto, desde su arribo hasta el momento que abandona la posición de atraque. Así, su objeto es identificar las falencias y oportunidades de las infraestructuras portuarias en pro del comercio exterior y todos sus actores, esto es, el Estado, puertos, navieras, operadores portuarios, firmas de logística y consumidores. El índice valora cinco grupos de tamaños de buques con el fin de medir el mayor ahorro de combustibles y emisiones, especialmente, para el caso de las embarcaciones de mayor envergadura.

El reporte del Banco Mundial reconoce que el transporte marítimo es fundamental para el comercio mundial y la cadena de suministro, adicionalmente establece que este modo de transporte es el más rentable y eficiente desde la perspectiva energética, motivo por el cual el 80% del comercio mundial de mercancías se transporta por vía marítima y agrega que el 60% del valor comercial se moviliza por medio de contenedores.

Igualmente, el informe reconoce a los puertos de contenedores como nodos críticos en la cadena de suministro global y concluye que el desempeño eficiente y de calidad de este tipo de infraestructura impacta en múltiples escenarios macroeconómicos: el aumento de la actividad de comercio

exterior y la competitividad del país; el crecimiento de las economías, especialmente, las emergentes; el incremento de las inversiones de producción y distribución; el incentivo de varios renglones del aparato productivo, puntualmente, de producción y logística; la creación de empleo; la reducción de la pobreza; y el aumento de la renta.

El informe presenta como una de sus conclusiones que la aparición de la ya conocida “contenedorización” provocó cambios significativos en dónde se fabrican y procesan las mercancías, una tendencia que probablemente continuará con la digitalización. De hecho, frente este último proceso, señala que es parte de la inversión en tecnología que realizan los puertos en búsqueda de su modernización, la reducción de emisiones y el mejoramiento del servicio al cliente.

En este sentido, Martin Humphreys, economista principal de Transporte del Banco Mundial y uno de los investigadores del índice señaló que *“existen dos maneras en que los países pueden modernizar sus puertos y lograr que sus cadenas de suministro marítimas sean más resilientes: aumentar el uso de tecnologías digitales y utilizar combustibles ecológicos alternativos”*.

En materia de resultados, el Banco Mundial destaca la eficacia y resiliencia de los puertos de Oriente Medio, así como la capacidad de los puertos de China, como consecuencia de las exigencias generadas por la pandemia. En la siguiente tabla se exponen los 25 puertos mejor calificados en el Índice de Desempeño de los Puertos de Contenedores 2022, en el cual se destacan Cartagena y Buenaventura:

Tabla 1. Ranking top 25: Índice de Desempeño de los Puertos de Contenedores 2022

POSICIÓN DEL ÍNDICE	PUERTO	PAÍS
1	Yangshan	China
2	Salalah	Omán
3	Khalifa Port	Emiratos Arabes Unidos
4	Tanger-Mediterraneo	Marruecos
5	Cartagena	Colombia
6	Tanjung Pelepas	Malasia
7	Ningbo	China
8	Puerto Hamad	Catar
9	Guangzhou	China
10	Puerto Said	Egipto
11	Hong Kong	China
12	Cai Mep	Vietnam
13	Shekou	China
14	Mawan	China
15	Yokohama	Japón
16	Algeciras	España
17	Puerto Rey Abdullah	Arabia Saudita
18	Singapur	Singapur
19	Posorja	Ecuador
20	Tianjin	China
21	Buenaventura	Colombia
22	Busan	Corea del Sur
23	Yeosu	Corea del Sur
24	Chiwan	China
25	Kaohsiung	Taiwán

Resulta ser de gran orgullo como nuestros puertos ocupan importantes posiciones entre los 348 evaluados: Cartagena (5to lugar), Buenaventura (21), Santa Marta (131) y Barranquilla (164).

2

ANIF y Sociedad Portuaria Regional de Cartagena: Impacto de los puertos en el desarrollo del comercio exterior y la economía nacional

Por su parte, la Asociación Nacional de Instituciones Financieras (Anif) junto con la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena, construyeron y publicaron el informe titulado “*Impacto de los puertos en el desarrollo del comercio exterior y la economía nacional*”, el cual expo-

ne la evolución del sector portuario a lo largo de los últimos 30 años, puntualmente, a partir de 1992, año en el que se definió y se implementó el esquema de concesión público privado para la infraestructura portuaria del país.

El reporte inicia presentando la

dinámica que manejaba previamente Colpuertos, entidad estatal a cargo de la administración de los puertos de Colombia, la cual para aquella época registraba altos niveles de deficiencias administrativas y financieras. Tal situación explicó, por consiguiente, bajos niveles

de competitividad. Por ejemplo, los puertos trabajaban 16 horas al día, se presentaban tiempos de espera para el manejo de embarcaciones de hasta 10 días y, adicionalmente, tenían un manejo promedio de 16 contenedores por hora. Como consecuencia de lo anterior el país tenía una presencia insuficiente en actividades de comercio exterior.

Posterior a la implementación del nuevo régimen portuario concesionado, los puertos colombianos se han posicionado a nivel mundial y están a la par de sus pares de la región, como lo evidencia el ranking del Banco Mundial. De hecho, según ANIF, hoy en Colombia, sus puertos trabajan 24 horas los 365 días del año y maneja en promedio de 50 contenedores por hora.

Los efectos del desarrollo del sector bajo el modelo concesionado se traducen en una mejor y moderna infraestructura portuaria, mayores niveles de eficiencia y de calidad en la operación de los puertos, igualmente, se subraya un posicionamiento del país en materia de competitividad, actividades de comercio exterior y de relacionamiento a nivel internacional.

Además, Colombia presentó mejoras en productividad laboral y económicamente en generación de valor agregado.

Sumado a lo anterior, con el fin de medir los impactos del modelo concesionado para la actividad exportadora, se elaboró el Índice de Complejidad Exportadora, a nivel nacional y departamental, con el propósito de evaluar si la modernización portuaria ha conllevado a la diversificación y sofisticación de los productos exportados.

Como consecuencia de este ejercicio se evidenció que la complejidad exportadora se incrementa con los ciclos negativos de las materias primas, fenómeno que también fue visible a lo largo de la pandemia en 2020. Asimismo, este índice también señala para Colombia varios retos para el fortalecimiento del sector, dentro de los que se encuentran: la sofisticación de productos, la alineación del desarrollo del país con la modernización portuaria, la atención a los trámites burocráticos en la nacionalización de productos y los procesos aduaneros.

Por otro lado, el reporte de ANIF hace un zoom especial en el liderazgo

de la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena, puerto que ha sido protagonista en la transformación del sector a lo largo de los últimos 30 años: sus inversiones han sido superiores a los 1.000 millones de dólares, ha aumentado su capacidad operativa 5,3 veces frente el año 2007 y ha duplicado su volumen de carga (2,2 veces) desde 2010.

Lo anterior ha llevado a que el mencionado puerto se haya convertido en un referente en América Latina, superando así a los puertos de Colón, Balboa, Kingston, Santos, entre otros. Esta transformación ha sido posible, entre otros factores, a un buen desempeño operativo, a la adecuación de su infraestructura física para responder ante los buques Post Panamax (profundidad del muelle, área y equipo de carga y de transporte), y al aprovechamiento de su posición geográfica, clave en las rutas marítimas del caribe.

Por último, el estudio concluye que sólo sobre la base de una infraestructura portuaria moderna y competitividad, como la que ha consolidado el país, es posible brindarle a Colombia una posición más relevante en el comercio internacional.

3

CCI: Comisión de Concesiones Portuarias y Fluviales

Sin lugar a duda, los retos y desafíos presentados en este y otros análisis relativos al sector portuario y fluvial son numerosos, sumado a la coyuntura actual sin precedentes en su historia reciente. Por ello, la articulación en la gestión gremial resulta ser determinante para lograr concesos duraderos, además de fortalecer la competitividad y productividad en nuestros puertos.

En ese sentido, la Dirección de Asuntos Económicos invita a todos las sociedades portuarias afiliadas a la CCI a participar en las sesiones programadas de la Comisión de Concesiones Portuarias y Fluviales, el cual se realiza de manera bimestral. El objeto de este espacio es tratar entre otros, varios de los temas expuestos por los informes del Banco Mundial y de Anif:

análisis sobre el impacto macroeconómico de la infraestructura portuaria, la modernización de este tipo de proyectos, la inversión para lograr mejores niveles de eficiencia y de calidad en los servicios que prestan, mejoramiento continuo en la tecnología implementada y sostenibilidad. Igualmente, la comisión en mención busca la promoción de la interlocución con entidades públicas relevantes para la dinámica portuaria, dentro de las que se encuentran, ANI, Ministerio de Transporte, Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, Banco de la República, Ministerio de Hacienda y Crédito Público, Ministerio de Minas y Energía, Cormagdalena, DIAN, entes territoriales, entre otros.

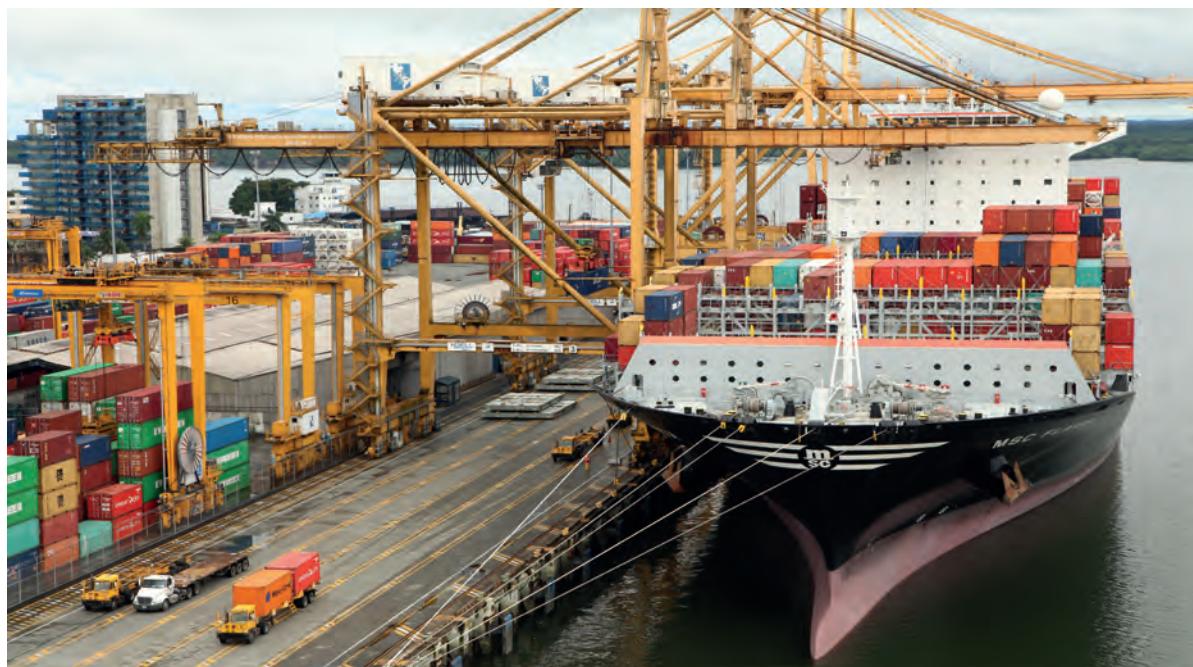
Además de lo anterior, esta comisión promueve el desarrollo de una agenda de trabajo en el corto y mediano plazo, con

► Análisis económico

el fin de continuar con el desarrollo portuario del país, así como atender coyunturas del sector y discutir sobre temas de interés general de los afiliados pertenecientes a este segmento empresarial.

Cabe anotar que la próxima sesión será el miércoles, 12 de julio de 2023, espacio en el cual se realizará el

lanzamiento de la nueva versión de la Comisión de Concesiones Portuarias y Fluvial y se presentará a la nueva directora de Asuntos Económicos de la CCI, Ginette Sofía Lozano Maturana, quien a partir de la fecha será la responsable de la interlocución directa con cada uno de nuestros afiliados portuarios.



Comisión de concesiones portuarias y fluvial

Miércoles 12 de julio de 2023

Evento presencial – Auditorio de la Cámara Colombiana de la Infraestructura

MÓDULO	HORA	PANELISTA
PALABRAS DE BIENVENIDA E INSTALACIÓN	9:00 a.m. – 9:15 a.m.	Juan Martín Caicedo Ferrer Presidente Ejecutivo Cámara Colombiana de la Infraestructura Juan Carlos Quiñones Vicepresidente jurídico Cámara Colombiana de la Infraestructura
PUERTOS MARÍTIMOS Y FLUVIALES: UNA NUEVA VISIÓN HACIA LA COMPETITIVIDAD	9:15 a.m. – 9:45 a.m.	Ginette Sofía Lozano Directora de Asuntos Económicos Cámara Colombiana de la Infraestructura
SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL EN LOS PUERTOS MARÍTIMOS Y FLUVIALES	9:45 a.m. – 10:00 a.m.	Ruth Dulcey Ingeniera de la Vicepresidencia técnica de la Cámara Colombiana de la Infraestructura
NUEVA HOJA DE RUTA DE LA COMISIÓN DE CONCESIONES PORTUARIAS Y FLUVIAL	10:00 a.m. – 11:00 a.m.	Diálogo gremial
CIERRE DE LA COMISIÓN		