



LOS PUERTOS MARITIMOS DE COLOMBIA EN LA DÉCADA DE LOS NOVENTA

Por:

JOAQUÍN VILORIA DE LA HOZ

(Banco de la República Sucursal Cartagena)



OBJETIVO

- Realizar un balance de las concesiones portuarias de Santa Marta, Barranquilla y Cartagena durante la década de 1990, y presentarlas en una perspectiva comparativa con el puerto de Buenaventura.



CONTENIDO

- Antecedentes (la era Colpuertos y la reforma portuaria de 1991).
- Comercio exterior y turismo de cruceros.
- Indicadores de desempeño.
- Beneficios e inversiones.
- Conclusión.



La era de Colpuertos, 1959-1993

- Problemas de ineficiencia y sobrecostos: en la década de 1980 Colpuertos tuvo pérdidas durante siete años;
- Las pérdidas en 1989 fueron de \$14.300 millones.
- En 1990 la empresa tenía 8.177 empleados y, según la CGN, se debían liquidar 3.273 puestos de trabajo (el 40% de la planta).
- En 1987/88 el terminal de Cartagena estuvo inactivo el 50% del tiempo y el de Buenaventura un 40%.
- **RESERVA DE CARGA:** hasta 1986 las navieras colombianas tenían la garantía de transportar la carga sin competencia.



La reforma portuaria en los noventas

- El objetivo de la Ley 01 de 1991 fue la abolición del monopolio estatal, modernizar el sistema, reducir tarifas y mejorar la eficiencia portuaria.
- La Ley 01/91 determinó lo siguiente:
 - i) Liquidar Colpuertos a 31 de diciembre de 1993;
 - ii) Autorizar la creación de Foncolpuertos (en 1999 el plan de retiro costaba \$2.5 billones).
 - iii) Crear la S.G.P., ente vigilante de las S.P.s.
 - iv) Crear las S.P.'s.
 - v) Autorizar la constitución de empresas de operadores portuarios.

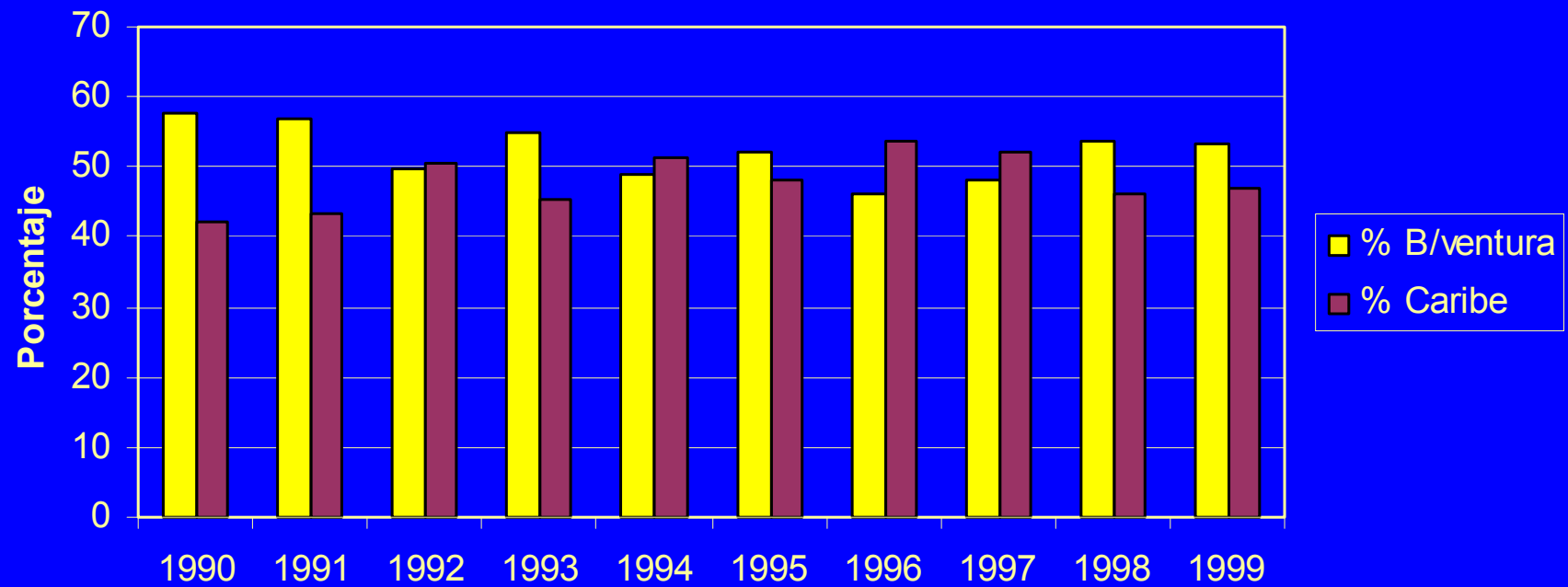


Cómo evolucionó el comercio exterior y el turismo de cruceros?

- Entre 1990 y 1999 el comercio exterior de los cuatro puertos creció cerca del 100%, al pasar de 5.500.000 ton. a 10.600.000 toneladas.
- En 1990/91 se presentó la tasa de crecimiento más alta (52.5%) y en el 98/99 la caída más dramática (-10%).
- De las cuatro SPR, Buenaventura es el puerto de mayor movimiento en comercio exterior, si se mide en volumen;
- Durante la década su participación fue del 52% mientras que los tres puertos del Caribe sólo fue del 48%.



Gráfico 1
Participación de Buenaventura y los tres puertos del Caribe en el volumen de comercio exterior, 1990-1999





Toneladas movilizadas y naves arribadas

- Si se mide por toneladas, de las tres SPR's de la Costa Caribe, la de Santa Marta fue la que más participó en el movimiento de comercio exterior en 1999 (2.523.000 ton).
- Durante el mismo año B/ventura movilizó 5.630.000 ton.
- Durante 1996 las tres SPR's del Caribe recibieron el 67% de las naves arribadas al país.
- Entre 1998 y 1999 el número de naves arribadas a las cinco SPR's cayó en 1.023 (20% de decrecimiento).
- Sólo Cartagena tuvo un crecimiento positivo (11%).



Naves arribadas a las Sociedades Portuarias Regionales, 1996-1999

Sociedades Portuarias Regionales	1996	1997	1998	1999
S.P.R. CARTAGENA	1.276	1.426	1.568	1.740
S.P.R. BUENAVENTURA	1.302	1.343	1.469	806
S.P.R. SANTA MARTA	771	1.000	1.027	800
S.P.R. BARRANQUILLA	742	918	920	643
S.P.R. TUMACO	67	82	88	60
TOTAL	4.158	4.769	5.072	4.049



Cómo se presentó el tráfico de contenedores durante el período?

- Se pasó de 241.000 TEUS en 1995 (59% movilizados por los puertos del Caribe) a 508.000 TEUS en 1999 (67% por los muelles del Caribe).
- El crecimiento promedio anual fue del 28%.
- Las sociedades portuarias de mayor movimiento fueron Cartagena y Buenaventura.
- Cómo puede ser Buenaventura el muelle más dinámico y a la vez el más costoso del país? Por su posición relativamente monopólica en el Pacífico colombiano: su mercado cautivo son el azúcar (100%) y café (60%).



- Los mayores volúmenes de comercio exterior de Colombia se movilizaron por los puertos del Caribe: durante el período 1995/99, el 96% de las exportaciones y el 63% de las importaciones colombianas se realizaron por estos terminales.

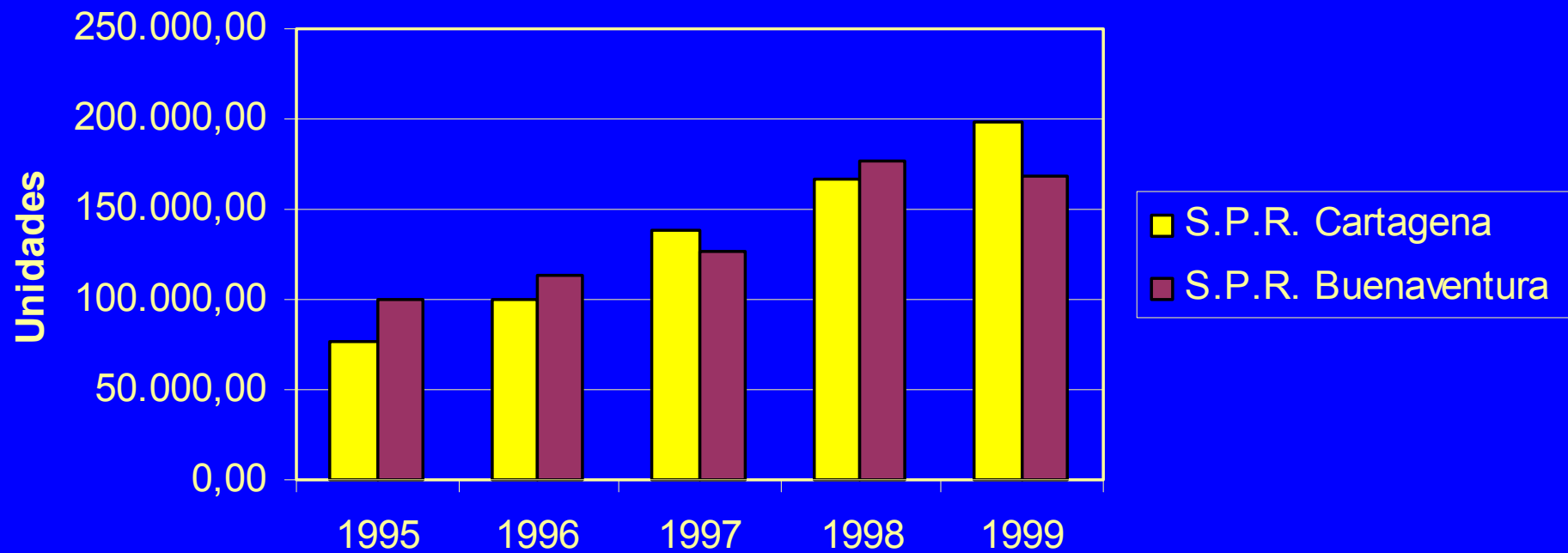


Tráfico de contenedores en Colombia, 1995-1999 (en unidades)

Puerto	1995	1996	1997	1998	1999
S.P.R. Cartagena	76.842,00	100.804,00	137.701,00	166.544,00	198.445,00
S.P.R. Buenaventura	99.212,00	112.735,00	127.172,00	176.357,00	168.489,00
S.P.R. Barranquilla	17.416,00	24.150,00	31.674,00	44.783,00	54.447,00
S.P.R. Santa Marta	4.411,00	4.874,00	4.006,00	17.945,00	39.800,00
S.P. Muelles El Bosque	25.179,00	22.387,00	28.710,00	43.750,00	38.433,00
Terminal de Contecar	18.173,00	19.599,00	11.658,00	12.204,00	4.264,00
San Andres Isla			0,00	0,00	3.382,00
Carbocol Intercor	190,00	195,00	357,00	301,00	403,00
Compañía Puerto Mamonal		8,00	20,00	41,00	94,00
Fondo rotatorio			4,00	20,00	92,00
Zona Franca Cartagena	1.085,00	566,00	308,00	7,00	11,00
TOTAL	241.423,00	284.744,00	341.302,00	461.945,00	507.860,00



Gráfico 2
Evolución del tráfico de contenedores en Cartagena y
Buenaventura, 1995-1999 (en unidades)





Existe competencia entre los puertos colombianos y los de la Cuenca del Caribe?

- La competencia es mínima y sólo se presenta un poco entre el puerto de Cartagena y otros puertos regionales por la carga de transbordo.
- Estos puertos son los de Panamá, Puerto Cabello, Kingston y Free Port (Bahamas).
- En 1993 no había carga de transbordo en Cartagena y ya en 1999 esta representaba el 51% de los contenedores llegados a la SPR de Cartagena.
- Cartagena se posicionó como el primer centro de transbordo internacional de Colombia.



**Evolución de la carga de transbordo en Cartagena
(número de contenedores, 1993 y 1999)**

Año	Importación	Exportación	Transbordo	% Transbordo	Total
1993	53.805	40.589	0	0.0%	94.394
1999	70.674	69.829	141.065	50.1%	281.568



Gráfico 8
Evolución de la carga de transbordo en Cartagena, 1993
(medido en contenedores)

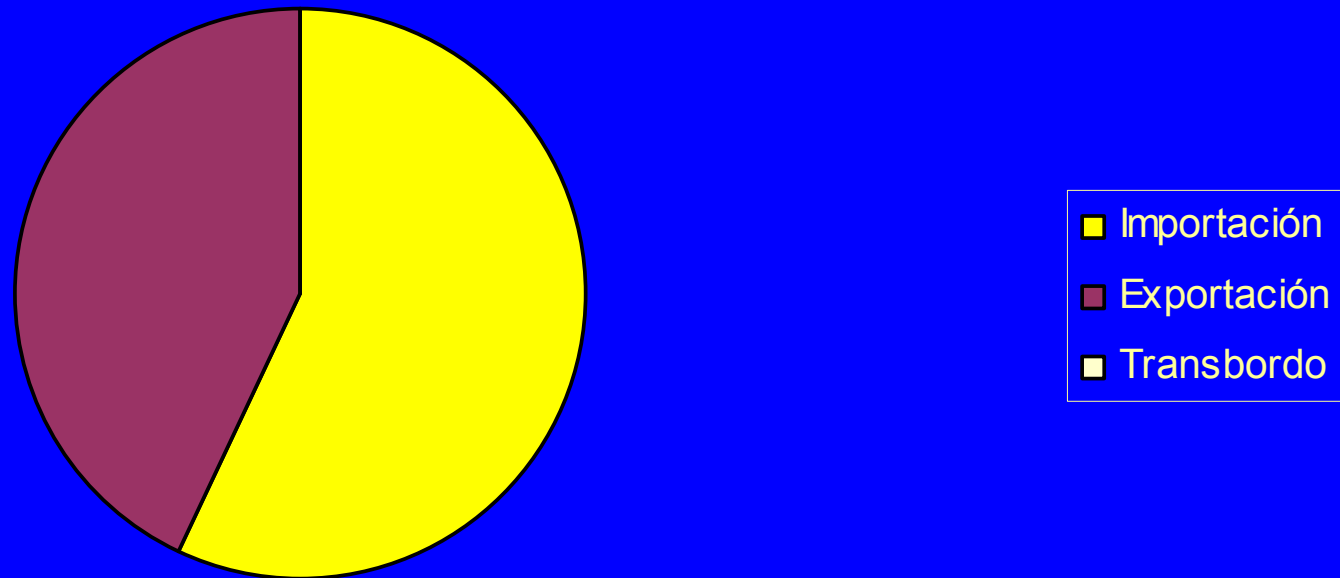
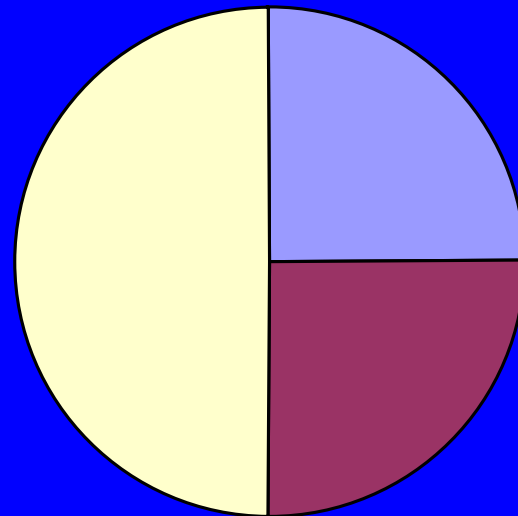




Gráfico 9
Evolución de la carga de transbordo en Cartagena, 1999 (medido en contenedores)



- Importación
- Exportación
- Transbordo



El turismo de cruceros como unidad de negocio

- El T.C. genera tres tipos de demandas: del buque; de los tripulantes; de los pasajeros.
- En el período 1995/99 el número de recaladas y de pasajeros fueron crecientes. La llegada de turistas a la SPR de Cartagena tuvo una variación promedio anual del 107%.
- Para 1999 los ingresos por turismo de crucero en Cartagena se estimaron en \$18 millones de dólares.
- Santa Marta quedó incluida en la ruta de cruceros de la firma inglesa Thomson Holidays.

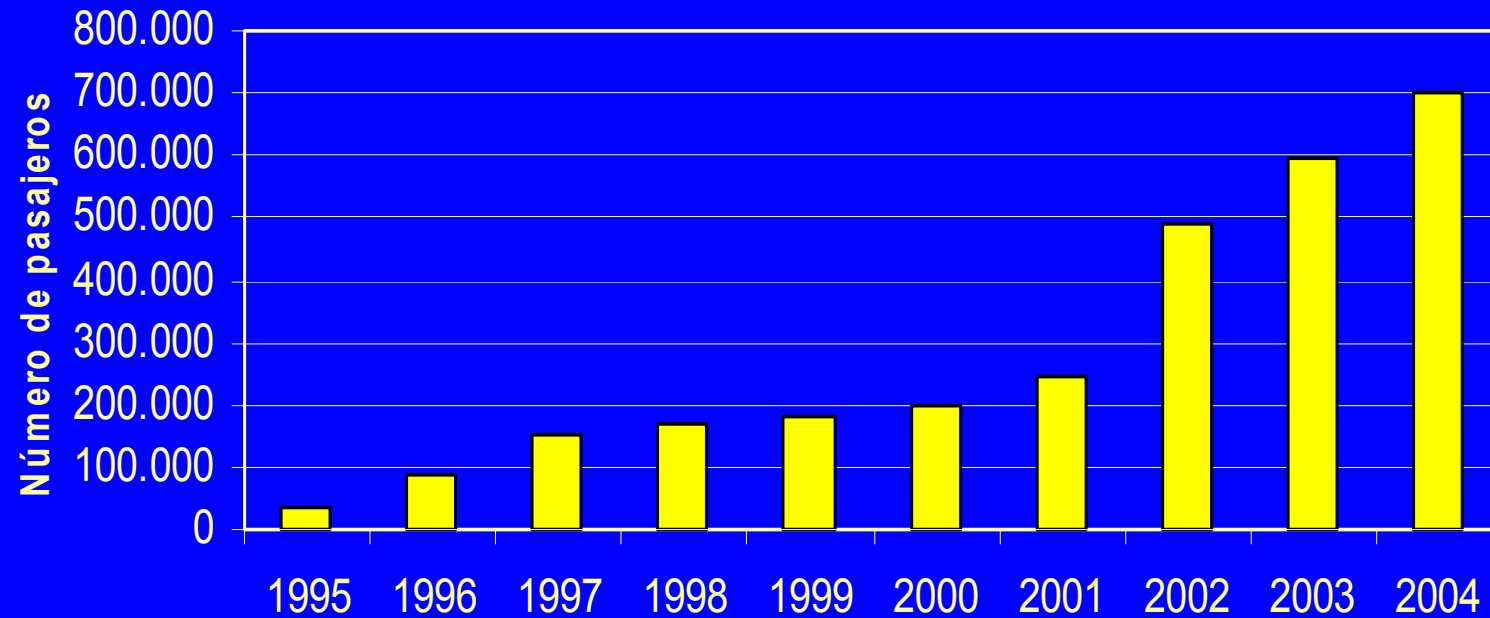


**Evolución del número de pasajeros y recalada de naves
llegadas al Terminal de Cruceros de Cartagena, 1995-1999**

Año	Recaladas	Variación (%)	Pasajeros	Variación (%)
1995	39		33.854	
1996	106	171,8	88.714	162
1997	125	17,9	153.557	73
1998	166	32,8	169.639	10,5
1999	163	-1,8	178.586	5,3
2000 *	178	9,2	196.440	10
2001 *	223	25,3	245.000	24,7
2002 *	361	61,9	490.380	100
2003 *	413	14,4	594.300	21,2
2004 *	465	12,6	698.000	17,5
* Proyectado				



Gráfico 3
Evolución y proyección del número de pasajeros arribados al
Terminal de cruceros de Cartagena, 1995-2004





Cómo han evolucionado los indicadores de desempeño?

- En la época de Colpuertos los terminales marítimos trabajaban máximo 290 días año y 16 horas al día.
- Un buque esperaba en promedio 10 días para ser atendido.
- La planta personal era superior a 8.000 trabajadores.
- En la actualidad los puertos laboran 24 horas/365 días.
- La planta de personal es inferior a 900 empleados (sin incluir los operadores portuarios, agentes marítimos y SIA's).
- Las tarifas se han reducido.



Desempeño operativo de las Sociedades Portuarias en Colombia

Indicador	Epoca Colpuertos	1998
Tiempo promedio espera/nave/día	10 días	No hay o es mínima
Tiempo/buque/puerto	10 días	1.5 días
Horas laborales/día	16 horas/día	24 horas/días
Ton/buque/día – Granel	500	2.500 mínimo
Ton/buque/día – General	750	1.700
Contenedores/buque/hora	16	25-30
Empleos de planta	8.177	800
Reducción tarifaria	–	52%



Cuales son los principales beneficios del nuevo sistema?

- Se pasó de una empresa deficitaria y burocratizada a varias sociedades portuarias que reportan utilidades y deben pagar contraprestaciones al Estado.
- Hasta 1999 se habían autorizado 69 concesiones portuarias, de las cuales 50 estaban ubicadas en tres ciudades: 28 en Cartagena, 17 en Barranquilla y 5 en Santa Marta.
- Las 50 concesiones deben pagar por “Línea de Playa” US\$7.300.000 frente a US\$2.600.000 de las concesiones de Buenaventura.



Cómo se distribuyen las contraprestaciones?

- Línea de playa: 80% para la Nación y 20% para el municipio portuario.
- La contraprestación por infraestructura la recibe en su totalidad la Nación (100%).
- Propuestas que se empiezan a debatir: se propone cambiar la distribución, para beneficio de los municipios portuarios, o amarrar el 80% de la Nación en proyectos de inversión que solucionen problemas generados por la actividad portuaria.



Monto de las contraprestaciones generadas por las Sociedades
Portuarias, 1993-1999 (miles de dólares constante de 1994)

Año	Playas y Bajamar	Infraestructura	Total
1993	1.887,10	1.655,39	3.542,49
1994	8.053,33	4.625,97	12.679,30
1995	9.785,31	4.625,97	14.411,28
1996	9.804,05	4.133,08	13.937,13
1997	12.910,11	4.183,27	17.093,38
1998	10.110,23	4.388,29	14.498,52
1999	10.456,88	4.454,30	14.911,18
Total	62.942,36	28.066,28	91.008,63



Cuál es el Balance Costo/Beneficio?

- Los costos del proceso privatizador de los puertos colombianos ascienden a la suma de \$1.219 millones de dólares.
- De este monto, el 80% corresponde a costos de pensiones y liquidación de personal.
- Los ingresos de la privatización suman \$181 millones de dólares.
- Se estima que el nuevo sistema puede producir ahorros por \$6.180 millones de dólares.



Balance costo-beneficio del proceso de privatización de los puertos marítimos (en millones de dólares)			
Item	Costo	Beneficio	Balance
Liquidación de personal	90		
Pensiones	873		
Inversiones de adecuación	75		
Dragado de mantenimiento	120		
Otras inversiones B/ventura	50		
Otras inversiones B/quilla	11		
Total costos e inversiones	1219		
Ingresos Contraprestaciones			
Uso de playa		38,8	
Uso de infraestructura		39,6	
Impuesto a la renta		82,8	
Impuesto de Industria y Comercio		20	
Total ingresos		181,2	
Ahorros por privatización			
Inversiones de SPR y OP		116	
Ahorro de los exportadores		574,1	
Ahorro de los importadores		4367,9	
Eliminación sobrecostos		1120,9	
Total ahorros		6178,9	
Balance fiscal para la Nación			-1037,8
Balance costo-beneficio			5141,1



Cuál es el monto de las inversiones?

- En el período 94/98 las Sociedades Portuarias invirtieron más de \$674.000 millones constantes.
- El 27% de la inversión se ejecutó en la zona portuaria de Cartagena y el 18% en Buenaventura.
- Las mayores inversiones en infraestructura vial y férrea no se están ejecutando en la Región Caribe.
- El proyecto bandera del Gobierno Nacional es el megaproyecto de acceso integral al Pacífico, con inversiones cuantiosas, a pesar de que por los puertos del Caribe se moviliza la mayor parte del comercio exterior colombiano.



Algunas conclusiones:

- El proceso de privatización fue exitoso.
- Con la reforma se liquidó una empresa estatal burocratizada, paquidérmica y deficitaria...
- Y fue reemplazada por varias empresas privadas eficientes y modernas, que pagan contraprestaciones al Estado y generan utilidades considerables.
- En la década de 1990 el comercio exterior movilizado por los puertos creció a una tasa del 10% anual...
- Y las tarifas portuarias descendieron un 52%.



Sin embargo...

- A futuro es preciso mayores inversiones en infraestructura portuaria y vial (carreteras y ferrocarriles), para mejorar la competitividad de los puertos del Caribe colombiano, frente al de Buenaventura y a los ubicados en la Cuenca del Caribe.



FIN