

TRANSPORTE

Por: Melina Díaz Rangel, Universidad Autónoma del Caribe.*

IMPLOSIÓN DE TERMINALES EN EL PUERTO DE BARRANQUILLA, CASO ESPECÍFICO TERMINALES DE CARBÓN.

INCUMPLIMIENTO DEL ESTADO AL DEBER DE RACIONALIZAR LA ACTIVIDAD PORTUARIA.

En Colombia, “No se concibe un puerto sin concesión portuaria”. Entendemos esta frase, correspondiente a la exposición de motivos de la Ley 1ª, como la íntima relación existente en el presupuesto jurídico del acto jurídico contractual, esto es, la concesión portuaria, para la operación de un puerto marítimo y el ejercicio de la actividad. Esta relación creemos que es consecuencia del carácter de interés público que por mandato de la Ley 1ª ostentan la creación, el mantenimiento y el funcionamiento continuo de los puertos.

El Estado Colombiano y de acuerdo a lo enunciado en el artículo 1º de la ley primera de 1991 (estatutos de puertos marítimos). Tendrá la Dirección General de la actividad portuaria, pública y privada, e intervendrán en ella para planificarla y racionalizarla, de acuerdo con esta ley. Esta racionalización se da mediante el otorgamiento de los contratos de concesión. Para el caso en particular de la zona Portuaria de Barranquilla, y debido a su desarrollo geográfico (últimos 22 kilómetros de la margen del río Magdalena), la autoridad competente para racionalizar es Cormagdalena.

Para el caso en particular debemos entender como racionalización al proceso y el resultado de racionalizar. Este verbo, por su parte, refiere a la optimización de tiempos, costos o esfuerzos en base a una planificación; En el ámbito de la actividad portuaria, racionalizar consiste en el uso eficiente del espacio geográfico destinado a la explotación portuaria, con el fin de generar un desarrollo sostenible y mitigar a la afectación al entorno social, así mismo se debe entender la potestad que tiene el estado de racionalizar, en la acción de racionalización de los servicios, es decir que la oferta se la adecuada a las exigencias futuras del mercado (planificación).

Sin embargo en la actualidad la zona portuaria de Barranquilla, en 22 kilómetros cuenta con 28 contratos de concesión vigentes y 17 solicitudes en trámite, las cuales de ser otorgadas en su totalidad elevaría a 45 terminales portuarias en 22 kilómetros.

Lo más preocupante de la situación resulta que al constatar la cantidad de terminales existentes con la operatividad de las misma, encontramos que el 46% de la distribución porcentual asociada a la disponibilidad de instalaciones portuarias, no se encuentra operando y el 72% de las misma son terminales multipropósito, lo cual genera que más terminales se re-



Imagen: Datos para la navegabilidad del río Magdalena. Tomado de: <http://www.premioodebrecht.com/colombia/>

partan la carga que llega a la zona. Si bien ha habido un desarrollo portuario importante que no podemos desconocer, el crecimiento de la carga no ha estado en los mismos niveles. Lo cual hace que más compitan por lo mismo. Como consecuencia de esto no se genera aumento en la ganancias de la zona, si no por el contrario una lucha por mantener el punto de equilibrio económico que permita el funcionamiento de la terminal.

En el caso específico de las terminales de carbón térmico, encontramos que existen 17 terminales concesionadas, solo 8 están operativas y de estas solo 1 está efectivamente realizando movimiento de carga, por ser la única autorizada por el ministerio de Ambiente, por cumplir con la condición del cargue directo.

Si bien es cierto el documento CONPES 3744 ¹, habla de la necesidad ampliar a la capacidad instalada, como instrumento de potenciamiento de la competitividad del país, en lo que hace referencia a la zona portuaria de Barranquilla, Se debe frenar la actual

explosión de concesiones, actualmente hay una sobrecapacidad y es solo cuando se concrete la recuperación de la navegación del río Magdalena que volumen de carga crecerá más rápido.

Sin embargo, no se debe confundir ampliación de la capacidad con cantidad de terminales, toda vez que un grupo menor de terminales, con los debidos lineamientos ambientales de orden operativos y la logística de transporte adecuada a la posibilidades de multimodalidad que la zona portuaria de Barranquilla puede ofrecer, y más después de la recuperación de la navegabilidad del río Magdalena, podrían movilizar el volumen de carga exportable que actualmente se maneja y aquella que se prevé exportar.

VIABILIDAD DE LAS TERMINALES DE CARBÓN TÉRMICO EN LA ZONA PORTUARIA DE BARRANQUILLA.

Si bien es cierto que para 2030, Colombia requerirá aproximadamente 174 MTA de capacidad instalada adicionales. Los principales volúmenes de produc-

CARACTERIZACIÓN DE RÍO MAGDALENA



Longitud:

1.500 Kilometros

Sector Navegable:

990 Kilometros entre Honda y Barranquilla

Área de Cuenca:

250.000 Kilometros cuadrados

Departamentos que compar cuenca hidrográfica:

18

Principal afluente:

Río Cauca

Ciudades puerto:

Honda, La Dorada, Puerto Salgar, Puerto Boyaca, Puerto Berrio, Puerto Nare, Barrancabermeja, Puerto Wilches, San Pablo, Gamarra, Tamalameque, El Banco, Guamal, Mompo, Maangué, Calamar, Salamina, Ponedera, Sitionuevo, Barranquilla, Cartagena de Indias.

Imagen: Río Magdalena en el valle del medio Magdalena cerca a Barrancabermeja. Tomado de: <http://www.revistacredencial.com/credencial/content/el-r-o-magdalena-esenario-primordial-de-la-patria>

tos que se esperan manejar por cada litoral, corresponden a granel sólido, hidrocarburos y carbón, tal y como se describe a continuación:

Estas proyecciones deben ser entendidas como el resultado de escenarios teóricos de modelación que incluyen tanto el punto de vista de demanda de carga, como de costos de transporte para movilizar grandes volúmenes. En lo que hace referencia al carbón, se debe hacer precisión al tipo de carbón sobre el cual se hace la proyecciones, toda vez que en temas de rentabilidad no es lo mismo movilizar y exportar carbón térmico que carbón coque. Razón por la cual el tema de necesidad de ampliar la capacidad instalada en lo que hace relación al carbón, debe tenerse en cuenta el tipo de carbón que va exportarse por cada zona portuaria habilitada para tal fin.

En el caso específico de la zona portuaria de Barranquilla, se debe tener en consideración un par de aspectos a fin de determinar la necesidad de más terminales de carbón térmico y la rentabilidad de las mismas:

1. Como primera medida para que la exportación de carbón térmico sea rentable, es necesario que se exporte en grandes cantidades (50 toneladas) y en buques PANAMAX. Actualmente en la zona portua-

ria de Barranquilla las 17 terminales habilitadas para el cargue de carbón, todas se encuentran sobre las márgenes del Río Magdalena, lo cual y por su condiciones de calado, solo recibe buques de (36 toneladas). Es muy costoso mantener el dragado permanente para tener a lo largo de los 22 kilómetros una profundidad de 14 metros.

Una solución lógica a la problemática antes planteada, sería contar con una Terminal Portuaria para el manejo de carbón ubicada a mar abierto, sin embargo la pregunta que surge es que hacer con las 17 terminales ya existentes y que fueron concesionadas por el estado para tal fin?. Esto debido al hecho que los capitanes de los buques no tendrían ningún interés en seguir avanzando hasta el final de la zona portuaria si tienen terminales más cerca.

Desde los entes Gubernamentales encargados de planificar y racionalizar la zona portuaria, se debe propender por una reubicación de las terminales y/o trabajar por una unificación de las unidades de negocios a fin de no perjudicar los intereses de los concesionarios ya existentes. Esta unificación podría contribuir a que los terminales se especialicen en un tipo de carga específico para evitar lo que sucede hoy cuando hacen un poco de todo porque eso en el futuro no va a funcionar. El terminal que sólo mueve

REQUERIMIENTOS DE CAPACIDAD INSTALADA EN EL LITORAL ATLÁNTICO - 2030	
TIPO CARGA	CAPACIDAD REQUERIDA (MTA)
Granel solido	10
Carbón	38
Hidrocarburos	40
TOTAL	88
Fuente: DNP. 2012.	
Consultoría Ivarsson & Asociados Moffar & Nichol	

carbón pero lo hace eficientemente, siempre va a tener suficiente carga. Igual sucede con contenedores, y con gráneles líquidos.

2. Barranquilla se exportaron solamente 98.850 Tm² de carbón el año pasado lo cual compagina menos del 0.2 % del tonelaje total logrado. Lo anterior debido a que las terminales no se prepararon a fin de cumplir con la normativa ambiental y además a las precarias condiciones logísticas de los puertos en el tramo final del río Magdalena, es muy poco probable que puedan lograrse cifras mayores de exportación de éste mineral. Los limitantes como la capacidad de maniobras en el río, el calado, no entregan mejores alternativas para expansiones interesantes. A esto, se suma el hecho que actualmente poner en puerto una tonelada de carbón térmico cuesta 65 dólares, sumándole además, los 20 dólares del transporte marítimo y la ganancia del bróker, frente al precio de venta que oscila entre 58 y 62 dólares, este panorama nos indica que se está exportando a pérdidas.

Según los expertos, La perspectiva de la depresión de los precios del petróleo³ se concibe a muy largo plazo y por tanto los analistas prevén que en el mediano plazo no se espera un repunte importante de los mismos. El panorama dista en unos 2 años o 3 como el límite para que los precios del carbón térmico alcancen los niveles que se tenía seis meses atrás.

Ante este panorama se infiere que no se hace necesario más terminales habilitadas para la exportación de carbón térmico en la zona portuaria de barranquilla.

Si aumenta la carga exportable por la recuperación del río Magdalena -- lo cual bajarían en mayor medi-

da los coste de transporte y permitiría mayor volumen de carga, al mejorar las condiciones técnicas (la capacidad de maniobras en el río, el calado) -- se considera que con las 17 concesiones existentes se puede manejar el aumento del volumen de carga, habría para todos los terminales, lo que logre manejar cada terminal dependería de que tan eficiente pueda resultar, de sus tarifas, pero sobretodo de su especialización.

Sin embargo es válido precisar que si se considera la implementación de un puerto de aguas profundas en la zona portuaria de Barranquilla, las terminales que se ubican dentro del canal, si bien mejorarían sus costos con la multimodalidad que ofrecería la recuperación de la navegación del río Magdalena, no serían competitivos por la ubicación geográfica con una puerto a mar abierto. Esto enfatiza en la necesidad de unificar las terminales de carbón existentes, especializarlas y reubicarlas. Las terminales que están sobre la ribera del río, podrían dedicarse a manejar otros tipos de cargas que no requieran de grandes cantidades para ser rentables y cuyo manejo puede resultar más eficientes en terminales más pequeñas.

3. La consolidación de un puerto está concatenada con la oferta de bienes y mercancías que sean exportables. Para el caso de la zona Portuaria de Barranquilla, el carbón térmico sólo sería uno de esos tantos bienes que puedan ser comercializados. Actualmente las cantidades de este mineral que efectivamente pueden ser exportables por medio de una terminal de mediana a gran capacidad en las cercanías del tramo final del río Magdalena, encuentran el obstáculo del transporte de los mismos bien sea por carretera o por medio de barcazas fluviales.

La zona portuaria de Barranquilla cuenta con la gran ventaja del río y el futuro que se prevé con la recuperación de la navegación del mismo y el aumento de su calado, lo cual facilitaría el movimiento de carga desde el interior del país en barcazas. El carbón que vendría a Barranquilla para ser exportado sería de Cundinamarca, Boyacá y Norte de Santander, este distinto al del Cesar y la Guajira, lo cual no supondría una competencia entre zonas portuarias-.



Imagen: Datos para la navegabilidad del río Magdalena. Tomado de: <http://www.premioodebrecht.com/colombia/>

Sin embargo si se quiere sacar el mejor provecho para la exportación de carbón térmico de la mejora en la navegación por el río Magdalena, necesariamente tiene que pensarse en una terminal portuaria de aguas profundas en la zona portuaria de Barranquilla.

Uno de los tipos de carga que se transporta más eficientemente en barcazas son justamente los gránules, el carbón, hidrocarburos. Sin embargo para sacar la mayor rentabilidad de estos, se requiere que sean transportados al mercado europeo en grande buques. El buque más grande que puede entrar en estos momentos a la zona portuaria de Barranquilla, tiene capacidad para 35.000 ó 40.000 toneladas, pero los que se atenderían en una terminal de aguas profundas, tendrían capacidad de 150 mil ó 160 mil toneladas, esto abarataría el movimiento de carga a Europa. Si Barranquilla no tiene la posibilidad de atenderlos entonces no tendría mucho sentido, en lo que hace referencia al aumento de la carga exportable del carbón térmico; la recuperación de la navegación del río Magdalena.

Referencias Bibliográficas

¹ Los Planes de Expansión Portuaria se constituyen en relevantes documentos de política pública en materia portuaria, en los que se formulan tanto lineamientos de política, como directrices acerca de desarrollo de la infraestructura portuaria en el país. Parte de la temática que un Plan de Expansión Portuaria debe tratar, se encuentra establecida por la Ley 1 de 1991-“Por la cual se expide el Estatuto de Puertos Marítimos y se dictan otras disposiciones”.

² ASOPORTUARIA Barranquilla <http://www.asoportuaria.com/puertos-movilizaron-108-millones-de-toneladas/>

³ La sujeción del precio del carbón a los avatares del precio del petróleo es una constante que es muy particular. Invariablemente el precio del carbón se deprime con la bajada súbita de los precios del petróleo como se ha observado en los últimos meses. Sin embargo en cuanto los precios del oro negro comienzan a repuntar no ocurre lo mismo con el precio del carbón. Ellos reaccionan más lentamente y sin ese aceleramiento característico en el mercado petrolero que se mueve de acuerdo a circunstancias más políticas que comerciales.