



TRANSPORTE

Por: Juan Carlos Ospina Arias

IDEAS PARA UNA REFLEXIÓN SOBRE EL TRANSPORTE MARÍTIMO EN COLOMBIA

El transporte marítimo al igual que cualquiera de los otros dos modos de transporte, aéreo o terrestre, tiene una dinámica y estructura especial de funcionamiento, que implica múltiples aristas de un macroproceso de gran impacto social y económico para cualquier Estado. Una mirada amplia para estudiar con profundidad el sistema de transporte marítimo colombiano debe considerar entre otros, los siguientes aspectos: la evolución del comercio marítimo del país; la estructura de la flota marítima que nos visita (en cuanto que no somos un país que cuente con una gran flota mercante ¹), tipo y estado de las motonaves, propiedad, clase de navieras, tipos de registros, armadores, tecnología de los buques, relación con el medio ambiente, huella de carbono que generan; estructura de costos y fletes que compone la actividad de transporte; sistema portuario: tráfico, operación en terminales, desafíos y prospectivas del sistema portuario, programa de marketing portuario del país y de cada zona portuaria, su marco legal, convenios interpuertos, rutas y estudios de nuevas posibilidades de explotación mercantil a partir de la innovación en desarrollos portuarios. Estos aspectos son los más relevantes a considerar en un contexto de estudio del transporte marítimo, así se constata en el vasto estudio que realiza anualmente la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, adscrito a la ONU (UNCTAD, 2015)

Una política estructurada de transporte marítimo debe incluir también como eje de giro, el marco legal donde se desarrolla la actividad, en este aspecto cabe destacar la importancia de la entidad rectora del transporte, quien diseña y coordina la ejecución integral de toda la ope-

ración. Con todo este panorama, cabe destacar que en Colombia la estructura administrativa del transporte marítimo está dispersa en múltiples entidades que, a pesar de que intentan hacer lo mejor posible, por la misma diversidad de entidades, se impide que haya una única y estratégica política del transporte marítimo que visiona una actividad mercante impulsora del desarrollo económico y social del país.

En torno al desarrollo del transporte marítimo en Colombia muy poco se ha tratado de manera integral. Casi siempre se asocia transporte marítimo con desarrollo portuario. Los mejores intentos de estructuración del sistema de transporte marítimo colombiano, se asocian directamente a los documentos de planeación CONPES. Y aunque insisten casi todos en la estructuración portuaria, es de denotar que precisamente la actividad portuaria, es una de las tantas variables de estudio que integran el sistema de gestión del transporte marítimo. Frecuentemente se confunde y en ocasiones se identifica, en ciertos ambientes, la planeación del transporte marítimo con la planeación portuaria.

Ahora bien, entre los principales documentos de orden nacional que ofrecen lineamientos para el desarrollo de uno de los componentes del transporte marítimo es de destacarse la ley 01/1991, o nuevo estatuto portuario. De otro lado, entre los folios CONPES sobre estos temas se destacan: CONPES 3149/del 2002, habla sobre el plan de expansión portuaria, zonificación portuaria para el siglo XXI según zonas ambientales, hace referencia del plan y presupuestos de obras y dragados, contraprestaciones y tarifas. El CONPES 3342/ 2005, se especializa en el plan de expansión portuario 2005- 2006: estrategias para la competitividad del sector portuario. El CONPES 3547/2008, comenta sobre la política nacional logística, menciona el sistema portuario en relación con los corretores logísticos de carga, como ejes para el desarrollo de

Imagen (Der.) Colombia, hacia el liderazgo latinoamericano en innovación del sector naval. Tomado de: <http://colombia-inn.com.co/colombia-hacia-el-liderazgo-latinoamericano-en-innovacion-del-sector-naval/>



Imagen: Mujer de la marina trabajando. Tomado de: www.dimar.mil.co/content/funciones-y-atribuciones

la economía del país. El CONPES 3744/2013, profundiza en la tendencia del desarrollo económico y del comercio exterior colombiano, como motor de desarrollo portuario; hace un análisis de la capacidad portuaria instalada y enuncia algunas medidas para el mejoramiento del sistema portuario en contexto con su conexión con la estructura vial; por último, un aspecto que casi no escapa a ninguno de estos documentos, es sobre las disposiciones de las contraprestaciones de las concesiones. Se rescata también el documento DNP, titulado Colombia, segundo centenario que toca de manera tangencial el tema del desarrollo marítimo del país.

Por lo anterior se asocia, con mucha facilidad en el medio marítimo, el Transporte Marítimo, con el de desarrollo portuario, como se había comentado inicialmente. Lo que constituye a primera vista, un grave error de concepción del sistema integral del transporte marítimo colombiano. Como se observa, se adolece de un CONPES con visión del transporte marítimo que aborde una mirada compleja y acuciosa de estudio y prospectiva de cada una de las variables que se mencionaron, como componentes dinamizadoras del transporte marítimo en el país.

El sector marítimo, fluvial y portuario de Colombia en comparación con los que existen en países más desarrollados y con importantes avances en estos temas en continentes de Asia, Norte América y Europa, se encuentra aún en vía de desarrollo y mejoramiento continuo, muy a pesar de que los gobiernos hayan definido lineamientos y políticas para la competitividad y productividad (CONPES3527/2008). Se requiere así, de una visión estratégica que catapulte el transporte marítimo como dinamizador de la economía del país. “La meta de incorporar el transporte marítimo como tal, a los planes estratégicos del

país, aún no está explícitamente planteado por el Estado colombiano”. (Ospina, 2015, p 122), y no hace parte del abanico de posibilidades que ofrece esta actividad para el desarrollo económico y social de Colombia en el actual contexto mundial y en beneficio de sus ciudadanos.

Como conclusión se puede comentar que el modelo de gestión de transporte marítimo comprende múltiples componentes,

uno de ellos el factor portuario. Se requiere entonces de una nueva estrategia de transporte marítimo integral con el fin de colocar al país a la vanguardia de las grandes economías convirtiendo a esta actividad, en motor de desarrollo económico y social de una nueva Colombia.

Referencias Bibliográficas:

- ¹ De una lista de 156 países, Colombia ocupó el puesto 105 en el años 2010, referente al número de buques abanderados por país. La flota mercante registrada para ese año fue de 12 buques con más de 1000 toneladas Arqueo Bruto (CIA, 2010). Aunque el tener buques registrados en un pabellón, no es necesariamente el catalizador para estructurar una política sobre transporte marítimo, puede ser un elemento jalonador de dicho proyecto.
- Central Intelligence Agency. (2010). *The world Factbook. Merchant Marine*. Recuperado el 20 de Abril de 2016, de <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/rankorder/2108rank.html>
 - 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 de Planeación Nacional. (2009). *Visión Colombia II centenario: 2019*. Bogotá: DNP.
 - Departamento Nacional de Planeación. (2013). *Conpes 3744. Política portuaria para un país más moderno*. Bogotá: DNP.
 - ONU.UNCTAD. (Marzo de 2016). *Review fo maritime transport 2015*. Recuperado el 20 de Abril de 2016, de http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2015_en.pdf
 - Ospina Arias, J. (2015). *Gestión del sistema de control de tráfico marítimo en Colombia*. Barranquilla: Educosta.

Datos del autor:

Docente, investigador y consultor en temas logísticos, marítimos y portuarios. E mail: paljuan@hotmail.com