

Cartagena, Octubre 8 de 1993

Señores
MIEMBROS DEL COMITÉ DE GRADUACION
Facultad de Ciencias Económicas
Universidad de Cartagena
E. S. D.

Apreciados señores:

Me permito informarles que he venido asesorando satisfactoriamente, la tesis de grado titulada "LOS EFECTOS ECONOMICOS Y SOCIALES DE LA PRIVATIZACION DE COLPUERTOS EN LA CIUDAD DE CARTAGENA, (1990 - 1993).

Elaborada por los egresados, HERNAN CAMPO LUNA Y EFREN CASTELLAS ROMERO, del programa de economía, como requisito indispensable para optar el título de Economistas.

Atentamente,



RAMON BARRAS GONZALEZ-RUBIO
Asesor


Cartagena, 15 de Octubre de 1993

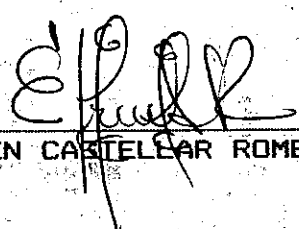
Señores
MIEMBROS COMITE DE GRADUACION
Facultad de Ciencias Económicas
Programa de Economía.
Universidad de Cartagena
Ciudad.

Apreciados Señores:

La presente tiene por objeto presentarles a ustedes nuestra tesis de grado titulada: "LOS EFECTOS ECONOMICOS Y SOCIALES DE LA PRIVATIZACION DE COLPUERTOS EN LA CIUDAD DE CARTAGENA, (1990 - 1993). con el fin de someterla a aprobación o sugerencias que consideren necesarias.

Agradecemos de antemano su atención.


HERNAN CAMPO LUNA


EFREN CASTELLAR ROMERO

NOTA DE ACEPTACION

Presidente del Jurado

Jurado

Jurado

Cartagena,



UNIVERSIDAD DE CARTAGENA

FUNDADA EN 1.827

DIRECCION: CENTRO: CRA. 6
No. 36 - 100
TELEFONOS: 654486 - 654772
654774 - 654776
APARTADOS: AEREO 1382
POSTAL 195

4

CARTAGENA, COLOMBIA

PROGRAMA DE ECONOMIA

FECHA: OCTUBRE 20 DE 1993

DE: COMITE DE GRADUACION

PARA: Doctor DANIEL VERGARA PATERNINA

REFERENCIA: Tesis de Grado

Para su consideración y estudio remito a Usted la Tesis de Grado: EFECTOS ECONOMICOS-SOCIALES DE LA PRIVATIZACION DE COLPUERTOS EN LA CIUDAD DE CARTAGENA EN EL PERIODO 1990-1993

Presentado por los Señores: HERNAN LL.CAMPO LUNA y EFREN CASTELLAR ROMERO.

Sirvase remitir el Concepto respectivo en el original de esta hoja, marcando con una x los terminos de:

APROBADA

MERITORIA

LAUREADA

NO APROBADA (Motivo)

Observaciones:

Cordialmente,


El Profesor (Jurado)

Nota: Plazo máximo de entrega 19 de Noviembre de 1993 en la Dirección del Programa.

Vicky de A.



UNIVERSIDAD DE CARTAGENA

FUNDADA EN 1.827

DIRECCION: CENTRO: CRA. 6

No. 36 - 100

TELEFONOS: 654486 - 654772

654774 - 654776

APARTADOS: AEREO 1382

POSTAL 195

5

CARTAGENA, COLOMBIA

PROGRAMA DE ECONOMIA

FECHA: OCTUBRE 20 DE 1993

DE: COMITE DE GRADUACION

PARA: Doctor JUAN CORREA REYES

REFERENCIA: Tesis de Grado

Para su consideración y estudio remito a Usted la Tesis de Grado: EFECTOS ECONOMICOS-SOCIALES DE LA PRIVATIZACION DE COLPUERTOS EN LA CIUDAD DE CARTAGENA EN EL PERIODO 1990-1993

Presentado por los Señores: HERNAN LL. CAMPO LUNA y EFREN CASTELLAR ROMERO.

Sirvase remitir el Concepto respectivo en el original de esta hoja, marcando con una x los términos de:

APROBADA

MERITORIA

LAUREADA

NO APROBADA (Motivo)

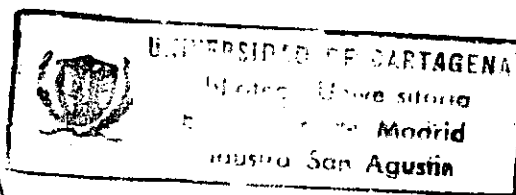
Observaciones:

Cordialmente,

El Profesor (Jurado)

Nota: Plazo máximo de entrega 19 de Noviembre de 1993 en la Dirección del Programa.

Vicky de A.

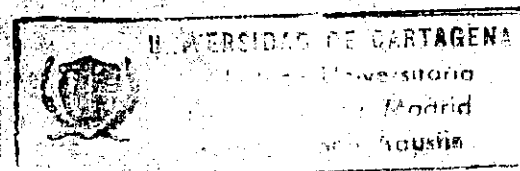


Handwritten signature and scribbles

A G R A D E C I M I E N T O S

Nuestro agradecimiento a todas aquellas personas y entidades que de una u otra manera contribuyeron al logro de los objetivos de la presente investigación.

Un agradecimiento especial al Doctor Ramon Baños Gonzalez-Rubio, asesor de nuestra tesis, por el apoyo brindado y al señor Fredy-Martelo ya que sin su concurso no hubiera sido posible el logro de nuestra meta.



D E D I C A T O R I A

Me gustaría dedicar el esfuerzo hecho en el trabajo realizado en esta disertación a varias personas muy importante en mi vida, una de ellas, es la autora de mis días, Ana Cecilia Luna, quién con su humildad y amor puso su granito de arena en el logro de mi meta.

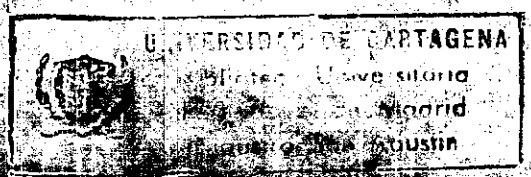
Mi esposa, Doris Diaz, quién me dió toda su comprensión y amor a lo largo de mi carrera.

A mis hijos, Sheila Cecilia y Hernan Dario a quienes le marco el camino a seguir.

A mis hermanos, cuñados y amigos, y todas aquellas personas presentes y ausentes en mi vida, que de una u otra forma me colaboraron para alcanzar esta meta, que sera el punto de partida para otros logros.

PD " A mi inseparable y fiel amigo, Chiquí, a mis pies noche tras noche, con ojos tristes, ojos que miran sin mirar, ojos que vislumbran de esperanza todo mi esfuerzo.

HERNAN CAMPO LUNA



DEDICATORIA

Ante todo a Dios quien en todo momento nos brinda su apoyo.

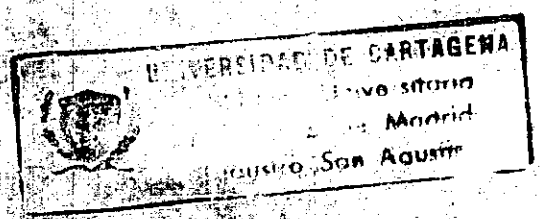
A mis padres, Juvenal y Marina por ser los gestores de mi vida. A mis hermanos, Nelly, Raul, Vivian y Stella.

A mi esposa, Suny por su gran apoyo.

A mi hijo, Efren David, que le sirva de inspiración para el largo camino que tiene que recorrer en la vida.

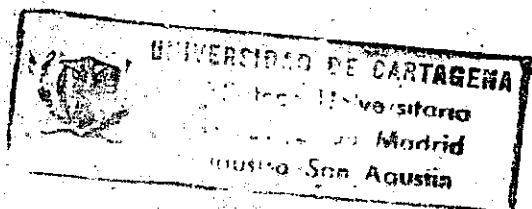
A todos los compañeros y amigos que contribuyeron al logro de mi meta.

EFREN J CASTELLAR ROMERO



T
387.1
L736

9



EFFECTOS ECONOMICOS Y SOCIALES DE LA PRIVATIZACION DE
COLPUERTOS EN LA CIUDAD DE CARTAGENA EN EL PERIODO DE
1990 - 1993

HERNAN CAMPO LUNA
EFREN CASTELLAR ROMERO

Proyecto de Tesis como
requisito para optar el
título de Economista

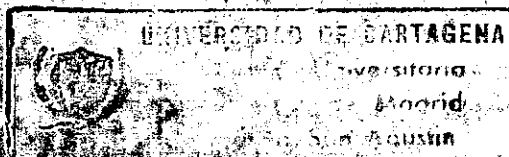
SCIB

~~110004~~
29078

UNIVERSIDAD DE CARTAGENA
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS
PROGRAMA DE ECONOMIA
Cartegena 1993

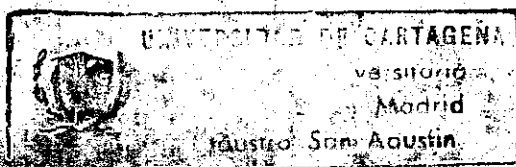
TABLA DE CONTENIDO

	Pág
0. INTRODUCCION	1
0.1 PLANTEAMIENTO Y FORMULACION DEL PROBLEMA	4
0.2 DELIMITACION DEL PROBLEMA	5
0.2.1 Delimitación Formal	5
0.2.1.1 De Espacio	5
0.2.1.2 De Tiempo	5
0.2.2 Delimitación Material	5
0.2.2.1 Variable Dependiente	6
0.2.2.2 Variable Independiente	6
0.3 JUSTIFICACION DE LA INVESTIGACION	6
0.4 OBJETIVOS DE LA INVESTIGACION	8
0.4.1 Objetivo General	8
0.4.2 Objetivo Especifico	8
0.5 MARCO DE REFERENCIA TEORICO	9
0.6 FORMULACION DE HIPOTESIS	12
0.6.1 Hipótesis General	12
0.6.2 Hipótesis de Trabajo	12
0.7 OPERACIONALIZACION DE HIPOTESIS	12
0.7.1 Definiciones Conceptuales	12
0.7.2 Definiciones Operativas	15



	Pág
0.8 METODOLOGIA	18
0.8.1 Tipo de Problema a Investigar	18
0.8.2 Diseño de Campo y Documental	18
0.8.3 Tamaño de la Muestra	18
1. ASPECTOS GENERALES DE LA PRIVATIZACION	21
1.1 RESEÑA HISTORICA	21
1.2 CONCEPTO	24
1.3 FORMAS DE PRIVATIZACION	26
1.4 LA PRIVATIZACION EN COLOMBIA	33
2. LA EMPRESA PUERTOS DE COLOMBIA	37
2.1 ANTECEDENTES HISTORICOS	37
2.2 ORGANIZACION GENERAL DE LA EMPRESA	44
2.3 SERVICIOS QUE PRESTA LA EMPRESA	48
2.4 SITUACION ACTUAL DE LA EMPRESA	51
3. EVALUACION DE LA EMPRESA PUERTOS DE COLOMBIA	57
3.1 ASPECTOS GENERALES	57
3.1.1 Aspectos Laborales	58
3.1.2 Aspectos Financieros	62
3.1.2.1 Rentabilidad de la Empresa	63
3.1.2.2 Endeudamiento de la Empresa	64
3.1.2.3 Liquidez de la Empresa	64
3.1.3 Aspectos Administrativos	65

	Pág
3.1.4 Aspectos Tarifarios	68
4. REFORMAS ECONOMICAS POR LA PRIVATIZACION ✓	72
4.1 ASPECTOS GENERALES	72
4.2 MUELLES PRIVADOS	75
4.2.1 Legislación Sobre la Materia	77
4.3 LIQUIDACION DEL PERSONAL ✓	81
4.4 INGERENCIA DE COLPUERTOS EN LA CONSTRUCCION DE MUELLES PRIVADOS	85
5. CUANTIFICACION DE LA PROPUESTA	87
5.1 EFICIENCIA DE LA EMPRESA PUERTOS DE COLOMBIA TERMINAL DE CARTAGENA	87
5.1.1 Eficiencia de la Empresa Antes de la Privatización	87
5.1.2 Eficiencia de la Empresa con el Proceso de Privatización	89
5.2 COSTOS SOCIALES DE LA PRIVATIZACION ✓	91
5.3 COSTOS ECONOMICOS DE LA PRIVATIZACION ✓	93
5.4 NIVEL DE EMPLEO	95
5.4.1 Mano de Obra Calificada	95
5.4.2 Mano de Obra no Calificada	95
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	97
BIBLIOGRAFIA	
ANEXOS	



0.

INTRODUCCION

Es evidente que la privatización es un proceso económico, muy en moda a nivel internacional, y Colombia es uno de los países que auna esfuerzos para orientar su economía a este esquema. Sin embargo, este proceso de privatización ha suscitado una controversia en todos los medios, especialmente en el sector laboral. Son muchas las empresas estatales que están en la fila de tal conversión, aunque, en el interior de ellas las centrales obreras a través de los sindicatos se muestran reacias a estas políticas, terminarán siendo transformadas.

Este estilo de desarrollo (Apertura) parte del supuesto teórico según el cual es el mercado, tanto interno como externo, el que asigna eficientemente los recursos, acorde con el principio de equimarginalidad que dice que la productividad marginal del factor debe ser igual en los distintos sectores donde se vaya a utilizar. Lo que indica que la razón de la privatización de Colpuertos es el manejo óptimo de los recursos para poder tener eficiencia que le permita competir a nivel mundial.

En el plan de trabajo presentamos varios apartes o capítulos cuyos contenidos creemos satisfacen la investigación propuesta.

El capítulo cero presenta con claridad las características del problema objeto de investigación; contiene además los objetivos de la investigación, el cuadro geográfico, material y temporal en el cual se enmarcará la investigación, las variables que se entran a considerar en el estudio, etc.

El capítulo uno cumple una función meramente introductoria, su contenido entrega conceptos importantes en materia de apertura y privatización ahondando en sus medios y objetivos específicos.

El capítulo dos, muestra todo lo relacionado con la empresa Colpuertos desde sus orígenes hasta el momento de su transformación incluyendo sus operaciones y funcionamientos.

El capítulo tres, corresponde a una evaluación de los diferentes aspectos de la empresa Puertos de Colombia seccional Cartagena.

El capítulo cuatro, muestra las reformas que se han dado por el proceso de apertura, entre ellas las tecnológicas.

necesarias para una mayor eficiencia y las laborales tratando a fondo el problema sindical.

El capítulo cinco se valdrá de información cuantitativa para mostrar los beneficios y las implicaciones que para la empresa Puertos de Colombia Seccional Cartagena traerá la privatización.

El capítulo seis contiene las conclusiones y principales recomendaciones producto de la investigación.

Para dar fin a la parte introductoria digamos que este proyecto se ha montado en esta forma con el propósito de dar a conocer la realidad que se presenta en este momento con el modelo de apertura económica.

0.1 PLANTEAMIENTO Y FORMULACION DEL PROBLEMA

Siendo Colombia el único país de Sur América, con costas en ambos océanos es necesario aprovechar estas ventajas naturales poniéndolas al servicio de la economía nacional.

La empresa Puertos de Colombia podría ser una respuesta a esta necesidad, no obstante la crisis que enfrenta desde su fundación a través de la ley 154 de 1959, hacen imposible el logro de estos objetivos.

Desde sus inicios las instalaciones portuarias no estuvieron a la altura de las normas internacionales, hubo un uso ineficiente de la mano de obra, procedimientos aduaneros obsoletos, el traslado de bienes desde el interior hasta los puertos es difícil y costoso, la burocracia y la corrupción impidieron un uso eficaz de nuevas tecnologías, sumado a todo esto las barreras políticas y culturales impidieron la implementación plena de sistemas actualizados de carga.

Todas estas situaciones contribuyeron a la pérdida acelerada de la capacidad operativa de la empresa, y a un aumento de los costos de operación, afectando así a los exportadores nacionales, que se vieron en la necesidad de competir en desequilibrio en los mercados internacionales por el peso de

Los Pneumos importados.

La privatización representaria para la empresa Puertos de Colombia Seccional Cartagena la mejor solución , para esta empresa cronicamente deficitaria e ineficaz.

Resenando lo anterior, planteamos el siguiente interrogante:

En que medida la privatización de Colpuertos incide en los aspectos Economicos y Sociales en los estamentos vinculados al terminal de cartagena según el modelo de privatización de la empresa para el periodo 1990 - 1993 ?.

0.2 DELIMITACION DEL TEMA

0.2.1 Delimitación Formal

0.2.1.1 De Espacio: Nuestro trabajo se realizara en la empresa Puertos de Colombia (Terminal Maritimo de Cartagena), en la ciudad de Cartagena.

0.2.1.2 De Tiempo: El periodo para realizar este estudio comprendera los años 1990 - 1993

0.2.2 Delimitación Material

0.2.2.1 Variables Dependientes: Generación de empleo, mejora en el nivel de vida de los trabajadores, desempleo de la mano de obra no calificada, prestaciones de servicios médicos - asistenciales a los trabajadores, estabilidad laboral, capacitación de la mano de obra, atención a la salud, y educación a la familia de los trabajadores, reestructuración del sindicato (Sindicaterma).

0.2.2.2 variable independiente: Privatización de la empresa Puerto de Colombia (Colpuertos).

0.3 JUSTIFICACION DE LA INVESTIGACION.

El tema que nos ocupa tiene un interés económico y social ya que al privatizar a Colpuertos se generaría una respuesta a la necesidad de apertura o internacionalización de la economía creándose así una mejor solución para esta empresa crónicamente deficitaria e ineficaz, pero creará una expectativa social porque la mano de obra sería seleccionada teniendo en cuenta la especialización.

El estudio de tales disposiciones son de suma importancia, pues la privatización es una política internacional que busca que los países abran sus fronteras (apertura), pero para poder hacerlo se necesita eficiencia y a través de la

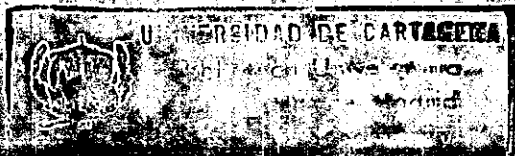
optimización de los recursos escasos por parte de la administración privada se podría lograr.

Realmente, en los últimos años todos los países que han logrado el desarrollo, lo han obtenido a través de la apertura de mercados, pero no todos estos países han hecho grandes reformas. Tales cambios motivan al estudio a fondo de la privatización con el propósito de determinar aciertos, errores, etc., e identificarlos con el fin de ponerlos de manifiesto ante la opinión pública. De otra parte, el estudio servirá de referencia para estudios posteriores con el tema de investigación.

El estudio servirá además para mostrar las pautas y acciones a seguir para aclimatar la privatización y buscar los índices de crecimiento de la empresa Puertos de Colombia.

Igualmente contribuirá a mostrar la urgencia que existe en el país de modificar y reestructurar las empresas del Estado.

Además de evaluar la eficiencia de Colpuertos en la ciudad de Cartagena, el estudio tratará de dar a conocer la trascendencia que reviste la privatización para el mejor desempeño de la economía en Colombia.



Aunque se han realizado otras investigaciones de Colpuertos ninguna hace énfasis en los efectos económicos y sociales que traería la privatización de Colpuertos en la ciudad de Cartagena.

Por lo tanto se trata de un estudio amplio, que se presta a discusión, comparación y proyección útil ante el cambio de modelo de desarrollo e interesante para quienes desean consultar y examinar la efectividad de la administración del Estado en las empresas oficiales. La actualidad del tema hace posible la información documental pertinente.

0.4. OBJETIVO DE LA INVESTIGACION

0.4.1. Objetivo General

Determinar los efectos económicos y sociales que se presentarían con la privatización de Colpuertos en los estamentos vinculados al terminal de Cartagena.

0.4.2. Objetivos específicos

Analizar y conocer más a fondo los beneficios e implicaciones de las políticas gubernamentales de la apertura y la privatización.

- Realizar un estudio de la organización y funcionamiento de la empresa Puertos de Colombia y su situación actual.
- Analizar y conocer los efectos de la privatización de Colpuertos en el empleo de la ciudad de Cartagena.
- Determinar si en definitiva es o no conveniente la privatización de puertos de Colombia.
- Conocer las reformas que se presentan en Colpuertos Cartagena, originados por la introducción de la privatización.

0.5 MARCO DE REFERENCIA TEORICO

A lo largo de la historia de la humanidad los puertos han sido fundamentales para el desarrollo económico especialmente en el mercantilismo donde la autarquía prácticamente desaparece y el comercio y la dependencia adquieren una gran importancia que hasta hoy conserva. Sin embargo, los mecanismos que impulsan el desarrollo económico de un país no se conoce con precisión pero la historia y la experiencia nos dice, el carácter crucial y determinante de la eficiencia portuaria. Indudablemente es fundamental para el desarrollo de un país, la libre participación del mercado en la economía

y en la administración como creadora de eficiencia.

Nuestro estudio se enmarca en el Neoliberalismo Económico que fomenta la privatización total de la economía y a la apertura global del mercado. Para lograr la eficiencia portuaria existen diversos instrumentos de políticas a seguir, como la de la profesionalización de las actividades de los administradores públicos para imponerla sobre el estilo politizado de la administración pública actual que se ha reflejado en el manejo ineficiente de las empresas oficiales sin responsabilidad social. Otro instrumento proviene de la economías que pueda obtener de la contratación con las empresas privadas. Pero esto ha demostrado no dar resultado.

Por ello para evitar todos os problemas que se presentan en Colpuertos debemos seguir las políticas que fomentan el Neoliberalismo, consistente en la privatización de las empresas oficiales, ya que es el único modo de hacer más competitiva la empresa, contribuyendo a la reducción del déficit fiscal, bajando también las presiones monetarias.

La privatización defendida por el Neoliberalismo busca que el intervencionismo del Estado no comprometa el crecimiento armónico, ya que el equilibrio y la consistencia entre las variables Macroeconómicas si garantizan tal crecimiento armónico.

De darse el intervencionismo implicaría que el gasto público y las demanda agragada tienen posibilidades de expandirse hasta niveles para los cuales la capacidad productiva de la economía no podría responder. Un desequilibrio de esta clase, tendría como consecuencia un aceleramiento en el ritmo de crecimiento del nivel general de precios y presiones sobre la balanza de pagos, que harían difícil el manejo de la política económica y significaría altos costos para el crecimiento.

La internacionalización de la economía busca que las actividades productivas deban dejarse en manos del sector privado, pues, éste optimiza los recursos escasos con que cuenta la economía acelerando el crecimiento. La privatización tiene dos acepciones: El primero designa como privatización el cambio de propiedad de las empresas públicas a privadas. En segundo instancia como concepto más amplio, contempla el cambio de propiedad de parte del proceso productivo, el arrendamiento de la empresa o la contratación de la prestación de un servicio público con una entidad privada. De optar por el concepto amplio, el gobierno deberá estudiar e identificar las empresas estatales que puedan reducir sus costos de producción por medio de la contratación y la prestación de servicios públicos que mejoren su eficacia y eficiencia al pasar a manos de los

particulares. De plano hay que destacar como alternativa que exista demasiada concertación entre el sector público y privado ya que es más importante que haya un sector que funcione como eje central, el privado.

0.6 FORMULACION DE HIPOTESIS

0.6.1 Hipótesis General

Los Aspectos Económicos y Sociales de los trabajadores de la Empresa Puertos de Colombia en la ciudad de Cartagena mejoraran con el proceso de privatización.

0.6.2 Hipótesis de Trabajo

La privatización de la Empresa Puertos de Colombia es necesaria para obtener una mayor cobertura en la generación de empleo, en la prestación de los servicios médicos-asistenciales, en la capacitación de la mano de obra, en la educación a los familiares y una mejora en el nivel de vida de los trabajadores de la Empresa en la ciudad de Cartagena.

0.7 OPERACIONALIZACION DE HIPOTESIS

0.7.1 Definiciones Conceptuales

- **Privatización de la Empresa Puertos de Colombia.**

Transferencia de la propiedad o de la administración de una empresa del sector público al sector privado mediante la celebración de un contrato, con el fin de que sea el particular quien se encargue de la ejecución de aquellas actividades que puedan desempeñar con la mayor eficiencia.

En el caso de la empresa Puertos de Colombia la privatización se hará a través de contrato de concesión y venta de parte de los activos fijos de la empresa.

- **Nivel de Empleo en la Ciudad:** El nivel de empleo se da por el número de personas que disponen de un puesto de trabajo en un momento dado, en el caso de la ciudad de Cartagena según DANE el nivel de empleo se establece en un 81%.

- **Servicios Médicos-asistenciales a los Trabajadores:** Es la acción oportuna realizada por parte del cuerpo médico de la empresa y demás hospitales adscritos a ella para con los trabajadores y sus familiares.

- **Capitalización de la Mano de Obra:** Es la acción de hacer apto o habilitar a una persona para desempeñar un cargo con el fin de mejorar la productividad y la eficacia de una empresa.

- **Nivel de Vida de los Trabajadores:** Grado de bienestar que disfruta un individuo o grupo social, en el caso de los trabajadores de la empresa Puertos de Colombia según las diferencias escalas salariales su nivel de vida está situado un nivel medio y alto.

- **Reestructuración del Sindicato:** Agrupación formada para la defensa de intereses económicos y sociales comunes, para el sindicato de la empresa se prevee una reestructuración para convertirlo en un sindicato de industria.

- **Infraestructura Portuaria:** Son todas las adecuaciones y recursos físicos con que cuenta el puerto.

- **Productividad:** Indica la relación técnica insumo-producción entre la cantidad de materiales empleado y el volumen de artículos producidos.

- **Administración Eficiente:** Es aquella que permite el uso eficiente de los recursos por medio de la calidad de los procesos administrativos que implica la capacidad de los mismos.

- **Mano de Obra Calificada:** Factor de la producción con especialización en determinado campo de la producción.

Volúmen de Carga: Espacio ocupado por determinado mercancía en su peso y volúmen.

Zona Portuaria: Lugar de la costa dispuesto por el hombre para dar abrigo a los barcos, por la cual los artículos importados entran a un país.

Flete: Pago por transporte marítimo, en sentido amplio se aplica a todos los bienes.

Arancel: Gravado sobre artículos transportados de un área aduanal a otra.

0.7.2. Definiciones Operativas

VARIABLES

INDICADORES

FUENTE

-Privatización de las empresas Puertos de Colombia.

-Número de empresas privatizadas en Colombia.

-Revista Cámara de Comercio

-Eficacia de las empresas privatizadas.

-Empresa Help Rower

-Número de empleados utilizados en las empresas privatizadas.

-Diario de la República.

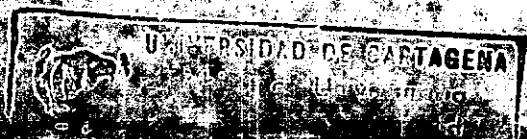
-Revista Nueva Frontera.

-Nivel de empleo en la ciudad.

-Número de trabajadores disponibles (PEA).

-DANE
-Puertos de Colombia

- Capacitación de la mano de obra
- Número de trabajadores requeridos y utilizados.
- Número de talleres inductivos dictados durante el año.
- Dpto de capacitación Puertos de Colombia.
- Número de talleres especializados en el año
- Número de trabajadores por taller.
- Sena.
- Número de profesionales áreas administrativas y operativas.
- Número de empleados en cada categoría salarial.
- Convención colectiva de trabajo (Colpuertos).
- Número de trabajadores con vivienda propia.
- Fondo Social del Terminal de Cartagena.
- Calidad de los servicios médicos-asistenciales.
- Clínica de Colpuertos.
- Reestructuración del sindicato
- Número de miembros del sindicato.
- Sindicaterma Cartagena.
- Número de luchas sindicales.
- Pliego de peticiones.
- Infraestructura Portuaria
- Técnicas y servicios para los usuarios.
- Puertos de Colombia.



-Actividades y operaciones portuarias. -Flota Mercante Gran Colombia.

-Relaciones de la movilización de mercancías a través de los puertos.

-Administración Eficiente

-Número de trabajadores.

-Puertos de Colombia.

-Producción realizada.

-Terminal de Cartagena.

-Capacitación de la Empresa.

-Costos Operativos.

-Servicios Médicos asistenciales a los trabajadores

-Número de médicos de planta en la empresa.

-Clínica de Colpuertos Cartagena.

-Especialistas adscritos a la empresa.

-Número de Hospitales adscritos a la empresa.

-Reformas Económicas

-Liquidación del personal.

-Puertos de Colombia.

-Venta de activos.

-Superintendencia General de Puertos (SGP).

-Arriendo de Maquina y equipos.

-Mano de Obra Calificada

-Número de emplados especializados.

-Puertos de Colombia.

-Estudios en el exterior.

-Dpto de Capacitación.

- Estudios Actuales.

0.8 METODOLOGIA

0.8.1 Tipo de Problema a Investigar

Teniendo en cuenta las características del problema el presente estudio será de tipo descriptivo explicativo ya que se interesará por el análisis causal de los hechos y la relación de variables implicadas en el estudio.

0.8.2 Diseño de Campo y documental

El diseño de la investigación es de campo y documental. La técnica primaria (fuente directa) que consistirá en entrevistas y encuestas que se le practicarán a los usuarios del servicio y a las personas directamente ligadas con el manejo financiero y humano de la empresa.

La técnica secundaria (fuente indirecta) se basó en consultas de manuales, folletos, boletines, periodicos etc.

0.8.3 Tamaño de la Muestra

La población o universo está constituida por el número de trabajadores de la empresa Puertos de Colombia en el terminal Marítimo de Cartagena (2.296 trabajadores). Para determinar

19
 el número de encuestas que se realizarán, así como también para conocer las características del universo, se tomará una muestra extraída del total de la población.

La fórmula para calcular la muestra es utilizada cuando se desconoce la Varianza poblacional; a cambio de ella se emplea una Varianza muestral provisional, utilizando la variable nivel de vida de los trabajadores de la Empresa Puertos de Colombia - Cartagena medida a través del indicador de las diferentes escalas salariales existentes en la Empresa Puertos de Colombia, esta variable se seleccionó porque a través de ella se puede estudiar algunos aspectos económicos y sociales de la ciudad de Cartagena. En nuestro caso la muestra piloto fue de 20 encuestas realizada a los trabajadores de la Empresa Puertos de Colombia Terminal de Cartagena, esta muestra piloto dio como resultado que el 80% de los trabajadores entrevistados le ha mejorado su nivel de vida (16/20), y el 20% (4/20), le sigue su nivel de vida, entonces, la Varianza Provisional es : 0.8 por 0.2 igual a 0.16 (0.8 * 0.2 = 16). Se utiliza un nivel de confianza del 95% y un margen de error del 7%, la fórmula utilizada se ilustra a continuación.

$$n_p = \frac{Z^2 \cdot a/2 \cdot p \cdot q \cdot N}{E^2 \cdot (N - 1) + Z^2 \cdot a/2 \cdot p \cdot q}$$

Donde:

n = Tamaño de la muestra

Z = Valor utilizado para el grado de confianza especificado.

$p \times q$ = Varianza Muestral

N = Población o Universo

E = Error Muestral

Remplazando los valores en la fórmula obtenemos:

$$n = \frac{(1.69)^2 * 0.8 * 0.2 * 2.296}{(0.07)^2 * (2.296 - 1) + (1.96)^2 * 0.8 * 0.2} = 118.99 \approx 119$$

Se realizan 3 tipos de encuestas para los trabajadores operativos (54), otra para los trabajadores administrativos de la empresa (39), y una tercera encuesta para los exportadores (26). Esta es una repartición proporcional de los trabajadores registrados en cada zona laboral.

Con la información recolectada a través de las encuestas se procederá a tabularla y presentarla en forma gráfica para mejor comprensión y análisis.

1. ASPECTOS GENERALES DE LA PRIVATIZACION

1.1 RESEÑA HISTORICA

Desde siglos remotos, desde que el hombre se planteó el problema de su propia existencia, ha sido el mismo, objeto de todas las concepciones filosóficas y ha marchado en busca de su propia felicidad. Podríamos decir sin sombra de dudas que su presencia en el mundo va ligada a discusiones y problemas y que la ausencia de estos la aniquilaría.

La privatización ha sido un hallazgo más en su eterna búsqueda de soluciones; es conveniente recordar, para una mayor comprensión del presente, como desde su origen, el hombre aparece como ser social. Al principio fue nómada, pero supo advertir la conveniencia de unirse a sus semejantes para sortear el peligro. Se hizo sedentario cuando descubrió la posibilidad de cultivar la tierra. Consideraciones económicas y religiosas lo motivaron a integrar las primeras comunidades. Ha sido largo el recorrido a través de las diversas épocas, desde la esclavitud que redujo al ser humano a ser "objeto de propiedad" de sus semejantes y el cristianismo que destruyó sus fundamentos erigiendo al

hombre en hijo de Dios y por tanto, heredero de su gracia, pasando por la época del señor feudal y el siervo de la gleba, hasta llegar a la sociedad organizada del Estado moderno y las discusiones sobre quien debe ser el dueño de los medios de producción; el hombre ha emprendido la búsqueda incansable, una lucha por conseguir o mantener su libertad y procurar para sí y para los suyos niveles óptimos de vida.

Grande es la diferencia entre la concepción individualista de la Revolución Francesa y la intervención estatal; entre el Estado que dejaba hacer y pasar ("Laissez faire - Laissez passer") y el que frena o estimula en forma determinante los procesos económicos.

El Estado de hoy, constituye una máquina sumamente compleja, que atiende a múltiples funciones sus actividades en muchos planos diferentes. Es necesaria, y ello es indiscutible, la existencia de esta entidad superior ordenadora de los conflictos que surgen en la sociedad, para lograr un desarrollo económico y social dentro de un marco de justicia y equilibrio que garantice al bienestar colectivo. Pero muchas veces el Estado no cumple con sus objetivos de desarrollo integral y de justicia social y es entonces cuando surge el interrogante de si es necesario que los particulares acudan en su ayuda para la consecución de tales objetivos.

En la época de la post-guerra se generalizó la creencia de que el Estado desempeñaba un papel determinante en la economía, por ello, los préstamos y concesiones conferidos a los países subdesarrollados por organizaciones dominantes nacionales e internacionales, se canalizaron a través y hacia los gobiernos; con la certeza de que éste resultaría ser el procedimiento más idóneo para asegurar una asistencia eficaz que trabajara como fruto el desarrollo económico, se creó el Banco Mundial y otras entidades para el desarrollo con el propósito de otorgar préstamos y toda clase de asistencia a los gobiernos; podemos inferir, que se confió en gran manera en la habilidad estatal para regular el proceso de asignación de recursos. La consecuencia de esta medida fue la creación masiva de empresas de propiedad estatal en todos los países en vía de desarrollo.

Ocurría también la "Revolución de Expectativas Crecientes", los ciudadanos en los países en desarrollo acudían a sus gobiernos en busca de satisfacción de sus necesidades primarias y éstos, agobiados por el desempleo, hallaban como más pronta solución al problema, saturar las nóminas de las empresas de propiedad estatal. Muchas de estas empresas han sido víctimas de corrupción en gran escala, uso indevido de fondos, incapacidad administrativa; lo que ha traído como resultado: Ineficacia, déficit y altísimos costos. Los

gobiernos en su intento por remediar esta situación han recurrido a créditos externos, pero el paulatino crecimiento económico y las presiones fiscales han hecho que muchos países reflexionen sobre el peligro de sumir empresas tan riesgozas, por todo ello, crece hoy el interés por la privatización.

1.2 CONCEPTO

Al tocar el tema de la "privatización", inevitablemente acude a nuestra mente la ya familiar distinción entre lo público y lo privado; es decir, entre el gobierno y los gobernados. Pero, en realidad no existe una frontera claramente definida entre estos dos conceptos; así vienen a corroborarlo las prácticas intervencionistas, los hechos económicos, políticos y sociales. Para ilustrar lo que venimos afirmando podemos citar ejemplos de la existencia de entidades privadas que cumplen funciones públicas, como las Cámaras de Comercio que han asumido la función pública de llevar el registro mercantil, también encontramos entidades públicas que cumplen funciones de derecho privado en lo referente a su administración interna.

En este orden de ideas, vagamente, podemos asociar lo privado con lo que está bajo el control de los particulares y que

además se rige por normas de derecho privado. Y al referirnos al proceso que encierra la privatización, podemos intentar definirlo, teniendo en cuenta el peligro que conlleva toda definición, como la "transferencia de la propiedad o de la administración de una empresa del sector público al sector privado mediante la celebración de un contrato, con el fin de que sea el particular quien se encargue de la ejecución de aquellas actividades que puedan desempeñarse con mayor eficiencia".

Y si tomamos por "privado" todo lo que no es público, dicha transferencia de actividades al sector empresarial y también a las organizaciones no gubernamentales y a las organizaciones comunitarias o asociativas en todas sus formas; entonces, la privatización está dirigida a hacer traslados de actividades y servicios a toda la sociedad civil.

Otro concepto es la apropiación privada de un beneficio derivado de la existencia de bienes o servicios públicos o comunales sin pagar el coste correspondiente. En este, por ejemplo, el caso de la empresa privada cuyas actividades resultan favorecidas por la existencia de unas redes de comunicaciones construidas por el Estado y que no suponen coste alguno para ella. Esta situación implica una deficiente imputación del coste del bien o servicio en cuestión.

1.3 FORMAS DE PRIVATIZACION

Es un concepto actualmente aceptado que la privatización no es un fin en sí mismo, ni es una panacea para las dificultades que afronta el sector público de algunos países, por cuanto el solo cambio de propiedad o la introducción de un manejo privado no constituye per se el camino de la eficiencia económica y financiera. Así surge de un reciente informe conjuntamente preparado por investigadores privados y funcionarios del Banco Mundial, que se apoya en las experiencias de 83 países en que la privatización se ha considerado como un mecanismo esencial para regular el manejo de las empresas estatales, con miras a reducir su impacto en el presupuesto público, mejorar su eficiencia y ampliar las oportunidades de la iniciativa privada.

Con estas experiencias se ha formulado un análisis de los métodos y procedimientos aplicados, por cuanto cada privatización es diferente y debe ser diseñada para llenar sus características y objetivos específicos, que conjugan factores administrativos, políticos, económicos y sociales, así como condiciones legales, tanto del país como de la empresa en particular. La selección de las técnicas de privatización es, pues, una resultante de los objetivos gubernamentales, la condición de las empresas, su tipo de

actividad y las características del país. Las limitaciones surgen, por consiguiente, de la situación financiera de cada empresa, su nivel de endeudamiento y sus problemas laborales, además de la debilidad del mercado local de capitales. La ocurrencia y magnitud de estos factores orienta la selección del método apropiado, que varía desde la transferencia de la propiedad a la contratación de su manejo, entre la venta total o parcial de los activos y el otorgamiento de estímulos comerciales o fiscales, o bien en la reestructuración previa al proceso de privatización.

La forma como se realice la privatización es determinante en el éxito o fracaso de dicho fenómeno, por todo esto es necesario conocer las formas o mecanismos para seleccionar el procedimiento más conveniente.

Podemos señalar entre otras formas o mecanismos los siguientes:

- La Oferta Pública de Acciones

Consiste en la distribución de la totalidad o una parte de los activos de una empresa, para lo cual se requiere la formulación de un prospecto en que las ofertas pueden aplicar las alternativas de libre cotización o de precio fijo. Este

proceso supone que la empresa perciba o pueda obtener beneficios razonables y que por motivaciones políticas se pretenda la diversificación de la propiedad contando con un amplio mercado de capitales. Su implementación exige que la estructura de la Empresa admita una oferta pública o pueda ser reestructurada a ese efecto, con las necesarias provisiones para limitar el control extranjero, si fuere el caso, o para compensar la debilidad eventual del mercado local.

- La Negociación Directa de Acciones

Consiste en la venta de la totalidad o una parte de los activos de una empresa o una entidad o un grupo empresarial, que en el caso de privatización parcial adquiere el carácter de asociación por "Joint Venture". La negociación puede efectuarse en forma directa o por medio de licitación, con la previa investigación de los compradores potenciales y la necesaria reestructuración interna. Este método se aplica en el caso de grandes empresas con debilidad financiera dentro de estrechos mercados de capitales, en que el comprador deba aportar la tecnología, además de la capacidad empresarial. Su implementación está condicionada esencialmente a la oportunidad de la negociación con respecto a los compromisos laborales y las autorizaciones legales.

- La Venta de Activos de Propiedad Oficial

Se regula como una negociación directa de acciones, bien sea por el gobierno o por la empresa estatal, manteniendo o modificando previamente su estructura institucional. Este método se aplica cuando no fuera factible la transferencia de los activos con la deuda incluida.

- La Reorganización por Fraccionamiento

Consiste en subdividir una empresa en varias entidades para proceder a su privatización en forma separada. Este mecanismo se aplica cuando la empresa fuere monopolio y su fraccionamiento incentive la competencia, o cuando el mercado no esté en capacidad de absorberla globalmente. Así mismo permite la aplicación de diferentes métodos de privatización a las varias entidades, según su naturaleza.

- La Participación Privada en una Empresa Estatal

Consiste en una oferta de nuevas acciones para la capitalización de una entidad que incorpore transferencias del gobierno. Este mecanismo se aplica cuando el objetivo principal consiste en un aumento de capitales a través del sector privado, con la posible expectativa de la venta

posteriores de la participación oficial.

- La Transferencia a los Empleados

Consiste en la negociación de las acciones de una empresa con su propio personal, mediante crédito del gobierno o instituciones financieras. Este mecanismo se aplica cuando la situación no admite otro procedimiento de venta, dentro del criterio de incentivar la productividad del personal calificado de una empresa con problemas laborales.

- La Contratación del Manejo

Consiste en un arrendamiento a precio fijo, en que el contratista asume el riesgo comercial, o bien la delegación de la administración y control operativo con cargo al propietario. Este mecanismo es aplicado cuando la privatización de la propiedad no se considera conveniente o se programa para el futuro, después de mejorar el manejo empresarial, a través de una administración privada. Así mismo, permite el mantenimiento de los créditos obtenidos y habilita la inyección de recursos del propietario con destino a las renovaciones del equipo.

- Delegación a la Comunidad

Se puede dar en aquellos servicios sociales que presentan graves problemas de cobertura y en muchos casos de abandono por parte de las autoridades estatales. Constituye hoy una alternativa de satisfacción o necesidades de primer orden, la promoción de la participación de la comunidad para garantizar directamente la prestación del servicio.

- Contratos de Previsión de servicios

El artículo 163 del decreto 222 lo define como "el celebrado con personas naturales o jurídicas para desarrollar actividades relacionadas con la atención a los negocios o el cumplimiento de las funciones que se hallen a cargo de la entidad contratante, cuando las mismas no puedan cumplirse con personal de la planta".

- Contrato de Ejecución de Obras

El Estado pone en manos de personas de derecho privado la ejecución de actividades, en las cuales este sector encuentra mayores economías de costos para su previsión.

- Contrato de Concesión



Derecho que se crea a favor de un particular en relación con una esfera de actuación originalmente administrativa. La concesión puede ser de dos clases:

-Demania, cuando se le atribuyen al particular un derecho al aprovechamiento exclusivo y excluyente de una parte del dominio público.

-Servicio Público, cuando se le atribuye al particular la gestión de un servicio público, que consiste en encomendar la gestión a un concesionario obligado contractualmente, que actúa por su cuenta y riesgo y a quien se remunera con pagos hechos por los usuarios.

El contratista asume todos los costos, incluyendo las de infraestructura y equipo. Generalmente los contratos son a largo plazo y después del tiempo estipulado de explotación por la entidad privada regresan a la responsabilidad del organismo estatal.

La concesión portuaria es un contrato administrativo en virtud del cual la Nación, por intermedio de la Superintendencia General de Puertos, permite que una sociedad portuaria ocupe y utilice en forma temporal y exclusiva las playas, los terrenos de bajamar y zonas accesoria a aquellas

o éstas, para la construcción y operación de un puerto, a cambio de una contraprestación económica a favor de la Nación, y de los municipios o distritos donde operen los puertos (estatuto de Puertos Marítimos, Ley 01/91).

1.4 LA PRIVATIZACION EN COLOMBIA

Casi 85 países en el mundo han dado comienzo a la privatización. Resulta notable la tendencia hacia la privatización, que además recorre los terrenos de todas las ideologías. Los gobiernos esgrimen como arma en favor de la privatización el argumento de que ofrece el mecanismo por el cual las administraciones pueden disminuir su deuda y los déficit presupuestales, que alcanzan índices tan altos como el 9% del PIB en algunos países. Por otra parte mencionan la meta de mejorar la eficiencia y el manejo de las empresas; pues las empresas que pertenecen al sector público son, en su mayoría, ineficientes y sus nóminas, en salarios y número de empleados, significativamente más alta pero con una productividad mucho menor que la que resulta de las operaciones comparables del sector privado.

El nuestro es uno de los países de América Latina en que menos se había discutido del tema de la privatización. Existe la idea de que el tema carece de importancia ya que el

peso de las empresas públicas en la producción es menor que otros países del continente.

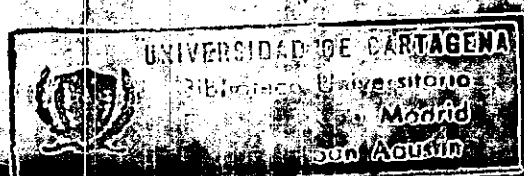
Colombia ha venido ejecutando en los último 20 años acciones aisladas de privatización sin que haya definido ni los objetivos ni las metas de ésta. Sólo en el último plan Económico y Social, presentado por el gobierno de César Gaviria, es cuando más se ha discutido acerca de ese tema. Es importante citar aquí lo que dijo el presidente en el discurso de posesión... "El tema de la privatización tiene importancia en nuestro medio en lo que hace referencia con algunos servicios ferroviarios y portuarios, en el sector financiero, en algunas empresas industriales y comerciales del Estado y el sector de las telecomunicaciones que no se puede seguir desarrollando como un poderoso monopolio estatal.

Se puede afirmar que en nuestro país se venido desarrollando un proceso de "privatización a escondidas" que no ha tenido la articulación ni la consistencia necesaria; ejemplo de esto es cómo se han multiplicado los tribunales de arbitramento y de la conciliación para resolver los conflictos empresariales que de otra manera irían a la justicia ordinaria, cómo se asocian Estado y particulares para la difusión de cultura, cómo está contratando con el sector

privado el barrido de las calles y la recolección de basuras, etc.

Gradualmente se viene adelantando otras acciones de privatización en el país como la reestructuración de los Ferrocarriles Nacionales de Colombia, cuyo esquema básico consiste en que el Estado suministrará la infraestructura férrea, mientras las empresas privadas administran y comercializan el servicio férreo; otro ejemplo de lo que se viene haciendo en materia de privatización es la participación del sector privado en la operación portuaria, que el gobierno autorizó, a través del CONFES a la firma Prodecos S.A. para construir dos puertos privados en Buenaventura y Santa Marta; otro ejemplo es la privatización de los Hoteles de la Corporación Nacional de Turismo.

Por otra parte analizando los varios métodos de privatización, nos permitimos ubicar las experiencias colombianas de los últimos años. En efecto, las operaciones del IFI, aplicadas a Sofasa y Papelcol, así como las negociaciones del sector financiero en el caso de los Bancos de los Trabajadores y Tequendama, corresponde a una negociación directa de acciones con un grupo empresarial por la vía de licitación. Por el contrario la privatización del Banco del Comercio aplicó un esquema mixto, que comprendió un



S. C. I. B
00024030

paquete mayoritario por ese mismo mecanismo, complementando con una operación de oferta pública de acciones y otra de transferencia a los empleados.

Así mismo puede observarse que la proyectada privatización de la Caja Agraria corresponde al caso Clásico de reorganización por Fraccionamiento. De igual modo se observa la privatización de Telecom se orienta según un esquema mixto, que conjuntamente aplica tres de los métodos convencionales. Y en el contexto del proyecto de la Ley Eléctrica, así como el nuevo régimen de los servicios públicos, se programa el mecanismo de las concesiones, que constituye una forma especial de privatización.

2. LA EMPRESA PUERTOS DE COLOMBIA

2.1 ANTECEDENTES HISTÓRICOS

La historia de los puertos podemos dividirla en cuatro etapas:

1. La correspondiente a la época en que se inicia la conquista española, hasta la intervención de las compañías privadas.

En el Litoral Atlántico fundaron:

Santa Marta 1525

Cartagena 1533

Barranquilla 1620

En el Litoral Pacífico fundaron:

Buenaventura 1539

Tumaco siglo XVI

Durante el periodo inicial, Cartagena adquirió la mayor

importancia debido al tráfico de mercancías hacia Europa y cabe recordar que la administración de los puertos estuvo a cargo de la aduana.

2. En el siguiente período de vida de los puertos, se comienza a construir las primeras infraestructuras portuarias (muelles) e igualmente se inicia un nuevo período de administración en la Costa Atlántica a cargo de compañías privadas extranjeras y en la Costa Pacífica de organismos regionales y nacionales, así.

Costa Atlántica:

Los muelles de Puerto de Colombia, construidos en 1888 administrados por The Barranquilla Railway and Pier Co. Ltda, hasta 1924.

Posteriormente al ser construido y administrado (1937 - 1941) el actual Puerto de Barranquilla por Wiston Bronck & Cia y Raymon Concrete Pier Co, los muelles de Puerto de Colombia perdieron importancia dejando de operar en 1941.

En Santa Marta los muelles fueron construidos por The Santa Marta Railway Company, a finales del siglo XIX, quien inicialmente administró. Posteriormente The Fruit Company se

hizo cargo de las administración hasta 1955. En Cartagena el puerto actual fue construido por la firma Frederic Shorf que lo administro de 1933 a 1941.

Costa Pacifica

En Buenaventura sus primeros muelles (Nugifo) fue construido en 1930, por la Raymond Concrete Pier Co. y el departamento del Valle lo administro hasta 1933.

El puerto de Tumaco fue construido por la firma Frederic Shorf y desde su construcción es administrado por Ferrocarriles Nacionales.

En el siguiente periodo de vida, los puertos pasaron a depender de organismos nacionales centralizados: Ferrocarriles Nacionales de Colombia y la Dirección de Navegación y Puertos del Ministerio de Obras Públicas y Transporte.

Ferrocarriles Nacionales administro los puertos de:

Buenaventura	1934 - 1957
Puerto Colombia	1925 - 1941
Tumaco	1936 - 1955

La Dirección de Navegación y Puertos del M.O.P.T administró los puertos de:

Barranquilla y Cartagena 1942 - 1961

Santa Marta 1956 - 1961

4. La última etapa es la caracterizada por la creación de la empresa "Puertos de Colombia" "COLPUERTOS", a la cual fue asignada la administración y manejo de los terminales marítimos y fluviales de:

Barranquilla, Buenaventura, Cartagena, San Andres, Santa Marta, Leticia y Tumaco.

Esta etapa se caracteriza por dos fases:

a. En la primera fase el periodo de creación de COLPUERTOS, presenta las características de un establecimiento público centralizado adscrito al M.O.P.T. dotado de:

Autonomía administrativa; Patrimonio independiente y Personería jurídica propia.

La ley 154 de 1959, fue reglamentada mediante decreto 1414 de 1961, que fijó los objetivos y organizó la dirección y



administración. También se aprobaron los primeros estatutos orgánicos de la empresa basados en los principios de organización centralista que tuvieron 10 años de vigencia.

En 1975 el Gobierno Nacional expidió el decreto ley 561 del mismo año y determinó que COLPUERTOS funcionaría como empresa comercial del Estado vinculada al Ministerio de Obras Públicas; igualmente se determinó gran parte de la organización que actualmente posee.

En 1980 el presidente de la república, en uso de las facultades extraordinarias conferidas por la ley 29/79, reestructura la empresa Puertos de Colombia y mediante el decreto 1174 de 1980 se fija finalmente la organización que posee en la actualidad.

b. En la segunda fase reviste forma de empresa comercial del Estado conservando la unidad de empresa, pero desconcentrando funciones para operación y administración de los puertos. De igual forma se inició el primer programa nacional de inversiones de obras y equipos para todos los puertos, manteniéndose un adecuado equilibrio de la actividad portuaria, es decir, políticas uniformes para todos los puertos en cuanto a procedimiento de trabajo, administración de personal y programación financiera.

La empresa Puertos de Colombia está formada por los puertos de Buenaventura, Barranquilla, Cartagena, Santa Marta, Tumaco y obras de conservación en Bocas de Cenizas.

El muelle de Cartagena fue construido por la firma Snar Corporation y comenzó a funcionar en diciembre de 1933, bajo la administración de la misma firma según contrato de concesión hasta 1941.

Se encuentra ubicado al norte de Colombia, sobre el Mar Caribe, en la bahía de su mismo nombre. Por su posición geográfica Colombia es una intersección de gran parte de las rutas marítimas del mundo; especialmente debido a su proximidad al canal de Panamá, a la mayoría de los puertos del área del Caribe y el Golfo de México.

Esta es una de las bahías más grande y segura de América; desde 1650 se convierte en el principal puerto de Sur América. Cartagena se comunica con el río Magdalena por el Canal del Dique; Bocachica es el canal principal de entrada a la bahía, señalado con boyas, con una profundidad de 38 pies y una zona de fondeo con profundidad de 60 pies.

Pero la importancia del puerto de Cartagena nace con la fundación de la ciudad en 1533. La corona española adelanta

una serie de planes de adecuación y defensa que la convierten en el primer puerto de Sur América. En la época colonial Cartagena mantiene la supremacía en el manejo de la importaciones y exportaciones, no sólo en el Nuevo Reino de Granada, sino del comercio que venía del Perú, vía istmo de Panamá. Durante la época de la República, entra a competir en importancia con Barranquilla (Puerto Colombia, Salgar y Sabaniña), Santa Marta y Bueneventura. La presencia del buque de hierro propulsado a vapor, obliga al gobierno nacional, a comienzos del siglo XX, a construir con asesoría de la compañía extranjera atrás mencionada, un muelle con dos atracaderos de 150 metros de largo.

En 1950 el muelle de Machina quedó destruido (se quemó); el gobierno nacional en 1951 autorizó la construcción del terminal.

El terminal de Barranquilla se encuentra localizado en la zona industrial y comercial de la costa norte de Colombia, en la ciudad de Barranquilla. Está ubicado a 22 kms del Océano Atlántico, sobre la margen occidental del río Magdalena. Tiene una extensión de 1 029 515 metros cuadrados, en el área se encuentra distribuido en bodegas, patios, talleres e instalaciones para la administración.

El terminal de Santa Marta se encuentra ubicado en la ciudad y la bahía del mismo nombre, es el puerto con clima más seco y el más corto periodo de lluvias por el sentido de los vientos que soplan de tierra hacia el mar, no hay salinidad ambiental.

El terminal de Buenaventura es el más importante sobre el Océano Pacífico, ya que está ubicado favorablemente respecto de las zonas central y sur del país, donde hay sectores agrícolas intensamente explotadas, además de ser zona de influencia de la producción azucarera y cafetera. Se encuentra ubicada en la bahía del mismo nombre, se encuentra emplazada sobre la isla de Cascajal en el costado norte.

El terminal marítimo de Tumaco se encuentra en la Costa Pacífica, siendo el puerto Colombiano situado más al sur del país; segundo puerto Colombiano sobre el pacífico, con clima húmedo tropical.

2.2 LA ORGANIZACION DE LA EMPRESA

Se puede decir que la administración de la empresa es de carácter centralista, representada por la Junta Directiva General Nacional y los Directivos Generales de la empresa, con una oficina principal en la ciudad de Bogotá que rige el



destino general de la empresa, por lo tanto la organización de la misma se determina de la siguiente forma:

Empresa comercial del Estado vinculada al MOPT, estructurada en oficina principal por una Junta Directiva Nacional y Juntas Directivas de los terminales, dirigida y administrada por un Gerente General y gerentes en los terminales.

Las personas que prestan sus servicios a COLPUERTOS son trabajadores oficiales y empleados públicos según el caso.

Un régimen jurídico de los actos y contratos de la empresa que se regulan por las normas que rigen para las empresas comerciales e industriales del Estado. La máxima autoridad en cada terminal es la Junta Directiva Local que tienen como función principal: adoptar los planes y programas del terminal de acuerdo con las políticas trazadas por la Junta Directiva Nacional.

La Junta Directiva Local la integran:

- El Gerente General de COLPUERTOS
- Tres (3) representantes del gobierno.
 - El Gobernador del Departamento Respectivo
 - El Capitán del Puerto

- El Administrador Local de Aduanas
- Tre (3) representantes de los usuarios

- El presidente de la Cámara de Comercio
- Un representante de las Empresas Navieras
- Un representante de las Agencias de Aduanas

- Un representante de los trabajadores (Presidente del Sindicato).

De la Gerencia dependen dos secretarías: una general que se encarga del grupo de archivos y correspondencia, y la otra secretaría comercial y de información. También tiene la coordinación de una oficina jurídica y una oficina de informática y estadística.

Después de la gerencia en orden gerárquico, siguen los directores de áreas que son cinco (5) en total:

a. El Director de Relaciones Industriales, que tiene la autoridad y responsabilidad en el departamneto de personal y bienestar social; que se encarga de la sección de registro y control de personal y el grupo de nómina; el Jefe de Departamento de Capacitación, encargado de programar los cursos de complementación a los empleados; el Jefe del Departamento de Seguridad Industrial, que está en el deber de

suministrarle a los trabajadores elementos de protección.

b. El Director de Finanzas, tiene bajo su responsabilidad el departamento de contabilidad y el departamento de tesorería; el jefe de este último, responde por la sección de caja, la sección de facturación; Este director también se encarga del departamento de presupuesto y análisis financiero y el departamento de suministro, que se encarga del almacén.

c. El Director Médico, que tiene a su cargo el manejo de la clínica y la farmacia.

d. El Director Técnico, tiene a su cargo el departamento de obras civiles e interventoría.

e. El Director de Operaciones, tiene autoridad y responsabilidad en los siguientes departamentos: El Departamento de Servicios Marítimos, con un jefe encargado de pilotaje, equipo flotante, cargue y descargue; el Jefe de Servicios Terrestres, se encarga de la sección de equipo y transporte y de la sección de control de entrada y salida; el Jefe del Departamento de Almacenaje, encargado de la sección de tarja y la sección de bodegas y contenedores.

Anexos 1, 2

2.3 SERVICIOS QUE PRESTA LA EMPRESA

Servicios Marítimos y Fluviales a las embarcaciones:

a. Pilotaje, asesoramiento a los capitanes en la conducción de las embarcaciones en la zona de puerto.

b. Remolcador, embarcación con equipo y características especiales utilizado como auxiliar en operaciones dentro y fuera de la zona portuaria.

c. Fondeadero, zona de agua de la zona portuaria, con profundidad suficiente para que una embarcación pueda fondear.

d. Atraque y Desatraque, acción de retirar o arrimar una embarcación al muelle.

e. Permanencia en el Muelle, tiempo de permanencia de la embarcación atracada.

f. Zarpe, salida definitiva de la embarcación, al costado de la misma, al muelle o viceversa.

Servicio a las Embarcaciones en Puerto:

a. Descargue y Cargue de Embarcaciones, movilización de cargamentos de la bodega o cubierta de la embarcación, al costado de la misma, al muelle o viceversa.

b. Descargue Directo, se efectúa del medio de transporte acuático, al medio de transporte complementario que retira los cargamentos del área del puerto al terminal.

c. Cargue Directo, operación inversa a la anterior.

d. Descargue indirecto, se efectúa del medio de transporte acuático al proche del muelle.

e. Cargue Indirecto, operación inversa a la anterior.

f. Servicios varios, suministro de luz, agua, combustible, teléfono, acondicionamiento de aparejos, apertura y cierre de bodegas y entrepuentes, movilización de carga a bordo, colocación y retiro de cargas, manejo de sacos de correo, y aquellos que suministran las embarcaciones.

Servicio a la Carga:

a. Utilización de instalaciones portuarias.

b. Manejo de Carga.

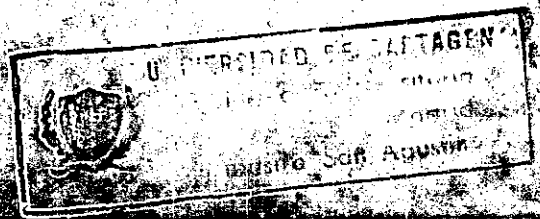
- c. Almacenaje.
- d. Movilización de Carga.
- e. Pasaje y Cubicaje.
- f. Cargue y Descargue de Camiones, Vagones, Silares y Manejo Terrestre.
- g. Llenado y Vaciado de Contenedores.
- h. Vigilancia Portuaria.

Servicios Varios:

- a. Alquiler de Equipos y Tarimas.
- b. Suministro de Formularios.
- c. Servicios Especiales.

Seguridad General de COLPUERTO:

Mediante acuerdo # 004 de Febrero 3 de 1987 de la Junta Directiva Nacional de la Empresa Puertos de Colombia, se creó la división de Seguridad General, dependiendo directamente de la Gerencia General y de las Direcciones de Seguridad General de los terminales portuarios, dependientes funcional y operativamente de la División de Seguridad General de la oficina principal y administrativamente de las gerencias de los terminales.



Los continuos robos y saqueos de las mercancías en los terminales portuarios han demostrado la necesidad de una acción correctiva que garantice la seguridad general, tanto de los intereses de la empresa como de los usuarios, evitando en esta forma la incidencia negativa que esta situación genera para Puertos de Colombia y los perjuicios que origina a los usuarios, como a las Compañías de Seguro.

2.4 SITUACION ACTUAL DE LA EMPRESA

El sector portuario es vital para la implementación de la apertura económica, pues de su adecuado funcionamiento depende la oportuna entrada o salida de mercancías.

Pero la ineficiencia de los puertos colombianos ha constituido uno de los principales cuellos de botella en el transporte marítimo de los productos.

Los diferentes diagnósticos sobre la problemática de la Empresa Puertos de Colombia, apunta a diversos aspectos: uno de ellos es la obsolescencia de la tecnología utilizada: los equipos usados no se renovaron al mismo paso del desarrollo de la tecnología: por ello, son más avanzadas las modalidades utilizadas en los muelles privados y por lo tanto más eficientes, las maniobras, toda vez que en estos se

implementan los contenedores; incluso se habla de las atmósferas controladas, mientras que los puertos públicos colombianos se presenta con frecuencia carencia de los equipos modernos suficientes para las operaciones de carga, descarga y almacenamiento, por lo que requiere el uso intensivo de mano de obra. En muchas ocasiones, las mercancías deben movilizarse con grúas y instrumentos de los buques por inexistencia o inhabilitación del equipo de COLPUERTOS.

Las cláusulas convencionales generaron en cierta medida la baja utilización de la capacidad instalada de la empresa; por ejemplo los denominados "tiempos muertos", en una proporción considerable se deben al horario de trabajo para los operarios (hay desfase entre el personal de planta y el que labora a destajo), las interrupciones pactadas (domingos, festivos, toma de alimentos). También las convenciones colectivas de trabajo disponen que la empresa debe designar igual número de operarios en las nuevas modalidades tecnológicas que requieren menos personal.

Las tarifas portuarias permanecieron congeladas desde 1981, sufriendo tan sólo ajustes nominales equivalentes al índice de devaluación que no compensaron el deterioro de los ingresos reales de la empresa. Ello implicó un subsidio a los

empresarios exportadores e incluso a los importadores mismos.

En la década de los ochenta la planta de personal, que estaba conformada por alrededor de 12.500 trabajadores, comienza a ser objeto de paulatino recorte, principalmente en el nivel operativo; pero en 1990 ocurrió de nuevo un aumento del 32% con respecto al número de empleados de 1989; es decir, hubo un sobredimensionamiento de la nómina. Así mismo el aumento de las conquistas laborales fue superior al crecimiento de los ingresos de la empresa.

Esta situación tiene un componente político importante, pues las diferentes administraciones dieron un manejo irresponsable a las negociaciones colectivas de trabajo, en cuyos procesos no hubo estudios serios de los costos de las prestaciones en cada una de ellas concedidas; o sea que fueron reconocidas sin saber a ciencia cierta cuál sería su costo a mediano y largo plazo para la empresa.

Todos los factores descritos condujeron a la empresa COLPUERTOS hacia su ruina. Durante la década anterior, COLPUERTOS arrojó pérdidas financieras en siete ocasiones, saldo positivo en dos y la utilidad neta para 1985 fue cero. En 1989 se obtuvieron los resultados más desfavorables del

periodo: \$ 14.333,5 millones de pérdida, mientras que en 1985 fue el mejor año con \$ 750 millones de utilidades.

El sector empresarial desde tiempo atrás planteó la posibilidad de que el gobierno privatizara totalmente la actividad portuaria para hacerla, no sólo más lucrativa sino, al decir de los industriales, más eficiente.

Tal caracterización generó un debate que se prolongó por largos años en el país, lo que devino en una opinión pública favorable a la privatización de Colpuertos.

La síntesis cronológica de las principales normas relacionadas con el proceso de privatización son:

— Ley 1. de 1991, por el cual se expidió el Estatuto de Puertos Marítimos, en su artículo 19, señaló el régimen tarifario y en el posterior decreto se declaró la libertad de tarifas sujetas a esta norma.

— El artículo 33 de la misma ley ordenó la liquidación de la Empresa Puertos de Colombia y definió un plazo de tres años para dicho proceso.

— El artículo 34 aludió a la Organización de Sociedades

Portuarias Regionales y facultó a la Nación para invitar al capital privado a participar en la constitución de tales empresas.

El artículo 35 dispuso que la Nación asumiera el pasivo laboral de cualquier naturaleza a cargo de COLFUERTOS, por concepto de pensiones de jubilación, prestaciones sociales, indemnizaciones y sentencias en contra de dicha empresa, así su deuda interna y externa.

Esta ley consagró un régimen de transición por los tres años restantes, para otorgar contratos de concesión a través de la Superintendencia General de Fuertos (S.G.F.), entidad creada a través de la misma norma.

El decreto 2147 de 1991, por el cual se expidió el plan de expansión portuaria, dispuso en su artículo 11 que la Nación no haría más inversiones en infraestructura portuaria nueva, pero apoyaría el desarrollo por parte del sector privado. Igualmente estableció que la construcción y modernización de las instalaciones correría por cuenta de las empresas portuarias. También estableció la libertad de tarifas para las empresas portuarias privadas.

El decreto 2678 de 1991, facultó a la empresa para

contratar con terceros la operación de las actividades que antes prestaba COLPUERTOS.

El decreto 2910 de 1991, contempló normas sobre formación de las Sociedades Portuarias Regionales y su régimen aplicable; en cuanto al aspecto laboral, el Código Sustantivo del Trabajo y, en los demás contratos, el Código de Comercio, independiente del monto de capital oficial comprometido en cada empresa.

El decreto 35 de 1992 contiene el régimen laboral a los trabajadores de COLPUERTOS, en liquidación; suprimió de la planta de COLPUERTOS los cargos que se encontraban vacantes y suprimió otros empleados públicos, lo que implicó la terminación de contratos de trabajo de los trabajadores oficiales y de la relación legal de los empleados públicos. Así mismo dejó sin vigencia algunas cláusulas de la convención colectiva de trabajo vigente a esa fecha, lo cual conllevó no sólo a un movimiento de los trabajadores portuarios, sino a un debate jurídico en el sentido de cuál disposición se aplicaba, si la convencional (favorable a los trabajadores) o la legal. estableció también que el "reenganche" de los trabajadores a las nuevas empresas se podría hacer pero mediante una nueva vinculación.

3. EVALUACION DE LA EMPRESA PUERTOS DE COLOMBIA

3.1 ASPECTOS GENERALES

Durante la década anterior comenzó a hablarse en todos los continentes de la internacionalización de la economía, es decir, para que los países abrieran sus fronteras al mercado, como una respuesta a la expansión del capital.

En Colombia comenzó entonces el impulso de una serie de normas de política económica y social, así se gestó el denominado Estado Bienestar, el cual debía establecer todos los medios para brindar seguridad social a los trabajadores, la garantía del derecho de asociación y la preocupación por la familia, los niños, las mujeres a través de programas sociales.

Se crean diferentes instituciones y se dictan ciertas normas que dan sus resultados en los años setenta cuando la industria alcanzó su mayor índice de crecimiento, pero en la década siguiente comenzó un proceso de creciente decadencia, que hizo crisis al finalizar tal periodo.



El Estado poco a poco se convirtió en un gigante paquidérmico, corrupto e ineficiente, que no logró llevar el bienestar social a las amplias mayorías de la población ni consiguió consolidar la demanda interna masiva por el bajo poder adquisitivo de las más bajas capas sociales.

En todo este proceso la Empresa Puertos de Colombia se fue convirtiendo poco a poco en foco de corrupción por los diferentes manejos políticos que se le dieron a las mismas. El aspecto laboral es uno de los más conocidos y criticados de Colpuertos, pero también gravísimas deficiencias administrativas y estructura que requieren urgente solución. La empresa ha sido sometida a diversos exámenes y los ha reprobado. A continuación nos referiremos a los distintos aspectos.

3.1.1 Aspectos Laborales

En condiciones normales, la planta de personal está integrada por todos los trabajadores de cada terminal. Su clasificación depende básicamente de las modalidades de trabajo, forma de pago y cargo desempeñado, es así como encontramos personal a destajo cuya remuneración está determinada por su producción y la asistencia al trabajo; dependiendo de las necesidades del servicio.

Personal intermitente, son aquellos trabajadores a quienes se le paga por jornal básico, su asistencia al trabajo depende de la necesidad del servicio y el personal fijo que son aquellos trabajadores a quienes se les remunera mensual.

En el terminal de Cartagena, el personal a destajo esta integrado por los estibadores maritimos encargados de movilizar la carga en los patios del terminal y naves, los wincheros personal encargado de operar los winches de las naves, gruas flotantes y gruas terrestres para el cargue y descargue de naves.

El personal intermitente esta compuesto por los supervisores auxiliares, encargados de supervisar y reportar los horas laboradas por el personal a su cargo (estibadores, wincheros, aguateros); los aguateros encargados de suministrar el servicio de agua potable al personal que se encuentra laborando dentro de las naves (estibadores y wincheros).

El personal fijo son los trabajadores restantes del terminal, personal administrativo y en otras áreas operativas indispensables para el funcionamiento del puerto.

Segun estudios hechos por el CONPES, Colpuertos tenia cerca de 8.850 empleados y dicha planta deberia llegar máximo a

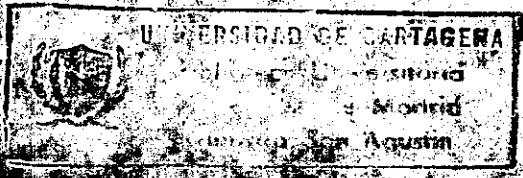
6.700 trabajadores, 2.150 menos que los existentes. tomando como base la productividad obtenida en el terminal de Buenaventura, aplicando patrones internacionales, el número de trabajadores debería ser de 3.700 aproximadamente.

Entre 1935 y 1986, los salarios de los trabajadores de Colpuertos equivalieron a cuatro veces el promedio normal de otros terminales Colombianos. Actualmente, de conformidad con la convención vigente, los trabajadores portuarios reciben 20% de salarios por año, además, tienen una privilegiada carga de prestaciones legales y extra-legales, entre las cuales se encuentra la generación del aporte para la seguridad de jubilación, que está a cargo de la empresa.

Así mismo, en lo que se refiere a la atención médica, Colpuertos la brinda, tanto al trabajador como a la esposa, compañera, hijos, padres y hermanos que se encuentren inhabilitados.

Otra de las concesiones que establece es el 5% de la utilidad neta de los terminales marítimos, le corresponde a los trabajadores, otro tanto sucede con el 20% del ingreso total por la movilización de nuevos cargamentos.

La convención colectiva es algo aparte, pues incluye



cláusulas que disminuyen la productividad en lugar de incrementarla o incentivarla, por ejemplo el sistema de remuneración en grupo, el cual cuando se ejecuta una operación rápidamente, aumenta el periodo de descanso, pero no los ingresos de la empresa.

No hay coordinación entre los honorarios del personal fijo y los de destajo lo que incide en la prestación simultánea de servicio a los buques, hay interrupciones pactadas de las actividades tales como: domingos, festivos, la cena, refrigerios y tiempos de espera (por lluvia).

En Colpuertos se labora en dos turnos, pues a pesar de los convenios internacionales los puertos deben funcionar las 24 horas diarias, sin embargo, su efectividad se calcula 290 días al año.

Cuando el ingreso mensual del trabajador es inferior a lo pactado, la empresa debe erogarle un sueldo básico equivalente, según el caso, a 2 o 2.5 salarios mínimo legal.

En cuanto a las cargas especializadas, su pago se hace con las remuneraciones especiales. El sindicato, por su parte, exige un número excesivo de operarios para el cargue y descargue que no se compece en nada con la realidad.

De todo esto una cosa es bien cierta: que Colpuertos atraviesa la peor crisis desde su fundación en 1958, y que sólo el aspecto laboral determina dicha crisis; pero es necesario revisar las onerosas condiciones laborales. Anexo y 4.

3.1.2 Aspectos Financieros

Hasta la década de los setenta, Colpuertos manejaba 70% de la carga de importación y exportación; en la actualidad, su actividad se reduce a tan sólo 15% del total.

Los efectos de sus exagerados costos de operación llevaron a los exportadores nacionales a competir en los mercados internacionales, con desequilibrios por el peso de los insumos importados. Igualmente, los ingresos por concepto de carga y operación, tanto en el pasado como ahora, alcanzan a cubrir sólo una parte de los costos de personal, por ejemplo, 83% de los gastos de funcionamiento de los terminales marítimos se destina a la atención de los costos laborales.

Así mismo, el déficit acumulado ha traído como consecuencia una incapacidad económica para amortizar la deuda extra, también cubrir los gastos de funcionamiento operativos y las pensiones de jubilación.

Según la Contraloría Nacional, el estado financiero de la empresa muestra pérdidas en siete años; un saldo positivo solo en dos ocasiones y una utilidad de cero en 1985. Sin embargo, las pérdidas de 1989 no tienen antecedentes, ya que ascienden a \$14.333.500.000; los ingresos operacionales actuales de los distintos puertos igualan apenas los gastos directos de la movilización de carga.

Buenaventura es un puerto rentable, bajo las condiciones vigentes. Con él se deben subsidiar a otros terminales, por ejemplo el de Barranquilla el cual no alcanza a cubrir sino 75% de sus gastos de funcionamiento con los dineros que genera.

Colpuertos no cumple la condición de autosuficiencia que exige la ley. El análisis de ingresos y gastos por terminal muestra grandes diferencias en costos de operación y en eficiencia. La incapacidad de algunos puertos para cubrir sus costos inmediatos ha sido subsanada con subsidios en beneficio de los menos eficientes, lo que es un procedimiento inequitativo que desestimula el incremento de la productividad y limita la capacidad de inversión.

3.1.2.1 Rentabilidad de la Empresa (Terminal de Cartagena)

Nos indica que porcentaje de los productos representa la

utilidad o pérdida neta del ejercicio

utilidad neta x 100	
Producción	
1992	1991
(69.567.161.621)	(29.445.241.221)
42.122.879.181	25.215.005.441
= -165,15%	= -116,77%

3.1.2.2 Endeudamiento de la Empresa (Terminal de Cartagena)

Este índice también puede llamarse "Solidez" y nos determina la participación de los Acreedores en el activo total. En nuestro caso dentro del pasivo está indicado el pasivo pensional.

pasivo total x 100	
Activo total	
1992	1991
131.184.857.659	54.239.949.871
54.688.025.874	9.008.525.614
= 239,87%	= 602,09%

3.1.2.3 Liquidez de la empresa (Terminal de Cartagena)

Índice de Solvencia: nos indica cuánto tenemos en activo corriente para responder a corto plazo por cada peso de

pasivo corriente. La proporción es de 2 a 1.

Activo Corriente

Pasivo Corriente

1992	=	1991
8.255.985.171	=	2.258.670.063
-----	=	-----
9.713.351.424	= 0.84	6.473.869.980 = 0.35

Liquidez inmediata; nos indica el grado de protección que tienen los acreedores a corto plazo. Un índice de 1.5 a 1 se considera aceptable.

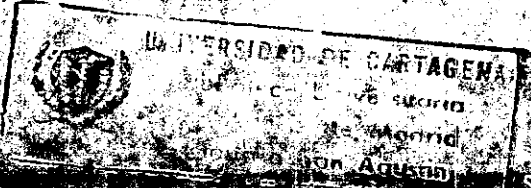
Activo Corriente - Inventarios

Pasivo Corriente

1992	=	1991
7.612.493.682	=	1.777.349.146
-----	=	-----
9.713.351.424	= 0.78	6.473.869.980 = 0.27

3.1.3 Aspectos Administrativos

A pesar de la orientación descentralizada de sus estatutos la gestión de Colpuertos es centralizada. la Administración Portuaria es la autoridad superior que planifica, organiza,



dirige y controla toda la actividad portuaria.

Existen diferentes tipos de administración de puertos: la Administración Estatal Portuaria (nacionales, regionales y municipales), es aquella en que las actividades relativas a la función portuaria es ejercida por autoridades o funcionarios del Estado (empleados oficiales) sobre una infraestructura perteneciente al Estado y que presta servicios de carácter público y privado.

La administración privada portuaria es el inverso de la Estatal, es decir, la ejercen particulares y los servicios que prestan pueden ser públicos y/o privados. La Administración Mixta comprende la combinación de ambos.

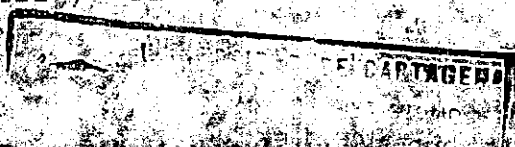
La oficina principal de Colpuertos es débil en el cumplimiento estatutario, pero desarrolla tareas administrativas propias de los terminales, estos tienen autonomía en materia de gastos, pero carecen de responsabilidad sobre su funcionamiento y de independencia para incrementar su productividad.

Colpuertos ha contado con bien pocos buenos gerentes a lo largo de la década, la tendencia de todos los indicadores analizados, por estudios demuestran de las vicisitudes

portuarias están ligadas a una gestión ineficiente de los gerentes de la entidad, pues los altos costos laborales y las prebendas que algunos sectores disfrutaban no pueden atribuirse exclusivamente al poder monopólico de las organizaciones laborales.

Es interesante sobre el uso que se le da 20% de los ingresos que cada uno de los terminales aporta a la oficina principal; que según el decreto ley 1174 de mayo de 1980 debe atender los gastos de funcionamiento de la oficina principal y del Terminal de Tumaco, único a su cargo, y las inversiones que demande el desarrollo portuario nacional, incluyendo la tecnificación de los Terminales Marítimos y Fluviales, cualquier destinación diferente que se le de a estos dineros constituye un peculado; y los trabajadores del Terminal de Buenaventura afirman que se vienen haciendo transferencias desde la oficina principal de Colpuertos a algunos terminales para sufragar gastos de funcionamiento y la atención de oficina de Bocas de Cenizas en Barranquilla, sabiendo que estos corresponden al Estado Colombiano de acuerdo a los decretos leyes 1174 y 1175 del 14 de mayo de 1980.

Con el propósito de permitir el desarrollo de las reformas que conduzcan a mejorar la eficiencia en los puertos públicos colombianos, es indispensable iniciar decididamente la liquidación de Colpuertos y la transición al esquema de



sociedades portuarias regionales con operación privada. Para constituir las sociedades, se requiere inventariar y valorar los bienes de Colpuertos, y definir cuáles serán transferidos a los nuevos entes y cuáles serán vendidos para financiar los costos de liquidación; de esta manera podrá desmontarse la estructura actual para dar paso al esquema ordenado por la ley.

Actualmente cursa trámite el decreto que fija la estructura y funciones de la Superintendencia General de Puertos (SGP), que deberá desarrollar las actividades de regulación, vigilancia, normatividad y la autorización de concesiones que le asigna la ley.

3.1.4 Aspectos Tarifarios

Las tarifas portuarias han permanecido congeladas desde 1981, siendo el objetivo asegurar a la empresa niveles de ingresos acordes con los gastos globales del momento, sin consideraciones de eficiencia ni de necesidades de inversión. Su excesiva complejidad, su desactualización frente a los avances del transporte marítimo y su carencia de fundamento en la estructura de costos de los terminales, distorsionan las operaciones y el desempeño financiero de la empresa.

Los ajustes nominales se explican en razón de la devaluación particularmente significativa de los últimos cinco años, sin embargo a pesar de Colpuertos recibir una porción significativa de sus ingresos en dólares, el efecto de la devaluación no ha sido suficiente para compensar el deterioro de los ingresos reales de la entidad. Se desarrolló un índice de precios específicos para la entidad el cual comparado con el crecimiento de las tasas de cambio y el sector, demuestra que el efecto devaluación no fue suficiente para detener el deterioro real de los ingresos de la empresa. No se hace referencia aquí de los costos y por tanto a la consideración enteramente válida de niveles tarifarios de servicio portuarios colombianos relativamente más altos que los puertos comparables en Sur América. Pero no cabe duda que parte de los déficit financieros se originan en los subsidios implícitos que la tarifa está otorgando, no sólo a los exportadores, sino incluso a los importadores.

Con la privatización de la empresa se prevén dos tipos de tarifas por parte de la Superintendencia General de Puertos:

- 1) Cobros por servicios portuarios y 2) cobros por el uso de la infraestructura, de acuerdo con el grado de competencia.

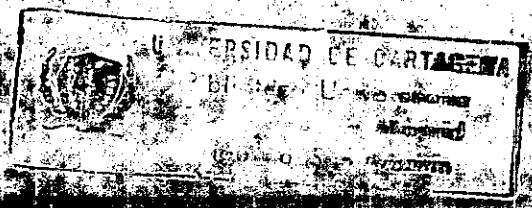
1. Cobros por servicios Portuarios. Puesto que se considera

que la oferta de servicios tales como cargue, descargue, manejo, pilotaje, remolque y almacenamiento es suficiente, sus tarifas serán libres. La facilidad para la constitución de empresas operadoras, el manejo integral de la carga y la disponibilidad de mano de obra calificada, permiten suponer la conformación de un número de operadores, y por tanto de competencia en el mercado.

Sin embargo, la SGP establecerá, de modo general, un procedimiento para atender e investigar los reclamos de los usuarios sobre abuso o prácticas monopólicas por parte de empresas de operación. Igualmente definirá los procedimientos para sancionar y fijar las tarifas de las empresas operadoras que incurran en estas faltas.

2. Cobros por el Uso de Infraestructura. Para establecer tarifas por el uso de infraestructura, la SGP, siguiendo los lineamientos del plan de expansión establecerá fórmulas generales a las cuales deberán sujetarse las Sociedades Portuarias de servicio público.

La estructura tarifaria que resulte de la aplicación de estas fórmulas será sencilla y de fácil manejo para las sociedades y usuarios. Se reconocerán los costos marginales de los diferentes servicios, evitando distorsiones sobre el



costo real de los insumos, no podrán incluirse en las tarifas
costos que no sean típicos de la operación portuaria, a
juicio de la SGP.

4. REFORMAS ECONOMICAS POR LA PRIVATIZACION

4.1 ASPECTOS GENERALES

En el modelo de internacionalización de la economía, el transporte debe efectuar una contribución determinante para que los productos del país aprovechen sus ventajas comparativas, posibilitando su presencia en los mercados internacionales. La competitividad de nuestra mercancías y la ampliación de mercados para productos perecederos dependen de mejoras en la velocidad y confiabilidad de su transporte, y del ahorro en fletes y costos financieros.

La ley 01 de 1991 "Estatuto de Puertos Marítimos", planteó el nuevo marco legal e institucional del sector portuario, concentrando el papel del Estado en la planificación y regulación. En el nuevo modelo institucional la propiedad y administración de la infraestructura será de Sociedades Portuarias de carácter público, privado o mixto, regidas por normas de derecho privado. Esto quedó plasmado en el decreto 2910 del 30 de diciembre de 1991, donde en su artículo cuarto (4) dice: " Los actos contratados de las Sociedades portuarias



S C I B
00029070

regionales, se regirán exclusivamente por las reglas del derecho privado y de la participación de la Nación o de las entidades públicas en su capital y sin tener en cuenta la naturaleza del respectivo acto o contrato.

El régimen jurídico laboral aplicable en las Sociedades Portuarias Regionales será el del Código Sustantivo del Trabajo, sea cual fuere el porcentaje de participación del capital público.

La Superintendencia considera el capital, como el tema más aludido dentro de todo este proceso de conformación de las Sociedades Portuarias Regionales en las Costa Atlántica, fundamentalmente en Barranquilla y Cartagena y reitera enfáticamente que no se otorgará concesión a sociedades financieramente débiles.

Para los miembros de la Promotora Portuaria, la contraprestación que fijó el gobierno nacional no son equitativas con las garantías que este ofrece, creando un desequilibrio entre la inversión y la rentabilidad de las sociedades.

De acuerdo con la opinión de algunos especialistas que han seguido de cerca esta controversia el problema de Cartagena,

radica en que quieren conformar grupitos cerrados y excluyentes, cuando la política del gobierno no es totalmente opuesta y así lo ratifica la norma al especificar que ninguna persona podrá poseer más del tres por ciento (3%) de las acciones de estas empresas. El capital inicial propuesto era del diez por ciento (10%) del costo de la infraestructura, sin embargo, esta cifra se disminuyó ostensiblemente, hasta quedar en el tres por ciento, el mínimo que garantiza que las sociedades podrán iniciar su trabajo con respaldo y eficiencia, de lo contrario se correría el riesgo de que dentro de unos años particulares devuelvan las actividades al Estado, pero en estado ruinoso.

Para Cartagena el capital se fijó en \$1.800 millones de los cuales el municipio aportará \$275 millones; el Dpto \$238 millones y la Nación pondría \$ 36 millones 700 y los particulares los restantes \$ 1.284. Sin embargo, para empezar sólo deberán tener \$ 600 millones.

El Instituto de Fomento Industrial (IFI) abrió una línea de crédito por US\$ 25 millones para que los empresarios adquieran los equipos de la empresa Puertos de Colombia, Colpuertos, avaluados inicialmente en \$ 150.000 millones. De esta manera, los industriales que deseen participar en la operación portuaria, a través de la creación de empresas



operadoras, lo podrán hacer mediante la facilitación que esta otorgando el gobierno para la adquisición de equipo especializado para el cargue y descargue de camiones y buques.

4.2 MUELLES PRIVADOS

Los muelles privados son instalaciones portuarias construidas por particulares para su uso y goce dentro de las zonas portuarias adscritas por la ley a las Empresas Puertos de Colombia. Estos muelles están autorizados para el atraque, desatraque, descarga y carga de embarcaciones con cargamento de propiedad de los concesionarios del muelle, son supervisados y controlados por Colpuertos, la existencia de los muelles privados está reglamentada por el decreto 2324 del 18 de septiembre de 1984.

El establecimiento de los muelles privados se originó en el hecho de que la movilización de mercaderías con características especiales requerían determinadas instalaciones portuarias que Colpuertos no poseía y cuya adquisición y puesta en funcionamiento ocasionaba altas erogaciones.

Es preocupante la proliferación de estos muelles privados, sus elementales y deficientes instalaciones portuarias en muchos casos, por estas construcciones, franca competencia de

Los terminales administrados por Colpuertos, se movilizan una gran cantidad de mercancías que al decir de los testigos presenciales del suceso, no siempre corresponde al giro industrial de sus propietarios.

Entre los más importantes Puertos Privados tenemos:

El Puerto de Turbo administrado y operado por la Asociación Nacional de Bananeros, destinados a atender la exportación de banana de esta región. Puerto Bolivar administrado y operado por Intercor y dependiente del Ministerio de Minas, por el se exporta el carbón de las minas del cerrejón. Los puertos de Coveñas y Pozos Colorados, administrados y operados por Ecopetrol, están destinados al manejo de la exportación y/o importación de combustible.

En Cartagena existen 31 terminales privados activos; 5 de granel sólido, 7 astilleros, 10 de granel líquido, 6 de pescado, 2 de zonas de Francas, y 1 misceláneo. Hay 6 terminales privados no activos y la Flota Mercante inició la construcción de un terminal de contenedores. Los puertos privados en Cartagena movilizan el 89% del total de la carga del comercio exterior movilizado por este puerto.

En Barranquilla hay de 11 muelles privados activos para diversos tipos de carga, que movilizaron el año pasado el 60%

de la carga importada y el 100% de la carga de exportación y cabotaje que pasó por ese puerto. Hay 7 muelles privados inactivos.

Santa Marta tiene un puerto privado dedicado exclusivamente al embarque de carbón procedente de minas de la misma empresa y que sólo eventualmente maneja mineral de otros productores. No obstante la dificultad para verificar las cifras, el impacto de dicho muelle privado sobre las operaciones de Colpuertos se refleja en la considerable reducción de las exportaciones efectuadas por el puerto público desde 1983, que contrasta con el dinamismo de las exportaciones de carbón de la zona.

4.2.1 Legislación Sobre la Materia

La legislación Colombiana se encarga del asunto desde la ley 15 de 1876, donde se autoriza al poder ejecutivo para que pueda conceder licencia para levantar edificios sobre bajamar de todos los puertos de la costa. A partir de esta ley se ha venido legislando con una serie de providencias mediante las cuales la entidad autorizada para conceder las licencias de construcción y funcionamiento ha variado con el transcurso del tiempo. El decreto 1822 de 1929, precisa que los permisos o licencias a que se refiere la ley 15 de 1876, en

la zona de bajamar serán concedidas por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

Mediante el decreto 3183 de 1952 se organiza la Marítima Mercante Colombiana que ejercerá junto con sus diversas dependencias funciones y atribuciones de todos los puertos marítimos de la República. En aguas territoriales nacionales y en todos los ríos limítrofes navegables de Colombia, se observa que la concesión sigue a cargo de obras públicas con la intervención de la Marina Mercante.

La ley 154 de 1959 creó la Empresa Puertos de Colombia y por decreto 1414 de 1961 se reglamentó dicha ley, y mediante el decreto 3073 se establece que las Empresas Puertos de Colombia está facultada para autorizar la construcción de instalaciones portuarias en la zona de los puertos marítimos y fluviales de Barranquilla y Cartagena y de los puertos marítimos de Buenaventura, Santa Marta y Tumaco, lo mismo que en la zona de los puertos marítimos o fluviales que el futuro pueda incorporar el gobierno Nacional a las citadas empresas siendo especialmente competente la Empresa Puertos de Colombia para señalar y convenir las condiciones, requisitos y términos en general bajo las cuales podrán construirse tales instalaciones, al igual que para realizar el control y la regulación sobre las instalaciones portuarias ya existentes en las zonas de los puertos

indicados.

De la legislación hasta acá relacionada, se puede observar que los permisos para la instalación de instalaciones portuarias y similares tanto en la bajamar como en las riberas de los ríos navegables, venían siendo autorizada por el Ministerio de Obras Públicas y por Puertos de Colombia, hasta la expedición del decreto 736 de 1964 que reglamenta el artículo 97 del decreto legislativo 3183 de 1952, orgánico de la Marítima Mercante Colombiana, y le confiere a esta entidad la facultada de conceder los permisos a que se refiere la ley 15 de 1876 en las zonas de bajamar, pero no dice nada de la ley 59 de 1876 que es referida a la ribera de los ríos navegables.

La ley 34 de 1971 creó la Dirección General de Navegación y Puertos, como dependencia del Ministerio de Obras Públicas, y se compondrá de las divisiones técnicas fluvial y de dragado, tendrá a su cargo todo lo relacionado con la navegabilidad de los ríos, la construcción de muelles y obras marítimas fluviales en general que no estén adscritas a otras entidades, la supervigilancia de otras obras ya sean que se desarrollen por contrato o por administración directa, la regulación del tráfico fluvial y clasificación e inspección de naves, la aprobación y revisión de los reglamentos y tarifas de las empresas de transporte fluvial y de cabotaje,

la aplicación de las normas sobre navegación en general todos los demás negocios que tengan relación con los asuntos expresados.

Todo lo anterior lleva necesariamente a concluir que la construcción y funcionamiento de muelles, malecones, embarcaderos, es decir, instalaciones portuarias dentro de las zonas de los puertos, es potestad atribuida por la ley a la Empresa Puertos de Colombia a través de la Dirección General Marítima y Portuaria.

En la actualidad a través de la ley 01 de enero de 1991 se le otorgan facultades extraordinarias al Presidente de la Republica por término de un año contando a partir de la publicación de dicha ley, para crear la estructura de la Superintendencia General de Puertos (SGP) como entidad adscrita al Ministerio de Obras Públicas y Transporte, la cual ejercerá las siguientes funciones entre otras.

a. Vigilar el cumplimiento de las leyes y actos administrativos dictados especialmente para las Sociedades Portuarias y los usuarios de los puertos.

b. Expedir por medio de las resolución las condiciones técnicas de operación de los puertos colombianos.

AGEN
AGUSTIN

e. Autorizar cualquier acto o contrato que tenga por efecto la organización de nuevos muelles privados en puertos de servicios públicos; tal autorización se negará si aparece que con ello se limita en forma indebida la competencia.

d. Ejercer las demás facultades de derecho público que posee la empresa Puertos de Colombia, y que no haya sido atribuidas a otras autoridades ni resulten incompatibles con esta ley (01 de 1991).

4.3 LIQUIDACION DEL PERSONAL

El proceso de liquidación del personal empezó con el área operativa de la empresa desde el 10 de enero de 1991, día en que se promulgó la ley 01. Hasta octubre de 1992 se desvincularon voluntariamente 3.826 trabajadores del sector operativo y 110 más salieron en forma unilateral.

El gobierno nacional asignó para la liquidación del personal de Colpuertos, una partida de cincuenta mil millones de pesos (\$50.000.000.000). De esta suma, se ha ejecutado, hasta ahora, una cantidad cercana a los veinte y seis mil millones de pesos (\$26.000.000.000), los cuales se destinaron para cubrir el pago de prestaciones sociales, pensiones e indemnizaciones de un número aproximado de 2.680 trabajadores de todos los terminales nacionales. El valor

de las liquidaciones del personal restante, desvinculado con ocasión del proceso de privatización ha sido cubierto con recursos propios de Puertos de Colombia.

En el caso de Cartagena, la administración de la empresa portuaria en común acuerdo con el sindicato (plasmado en la convención colectiva de trabajo 1991-1993), procedió a liquidar al personal de este puerto a través de la elaboración de un programa de pensiones proporcionales especiales para el efecto, teniendo en cuenta la disponibilidad económica, y además el tiempo de servicio de los trabajadores.

Es así, como los trabajadores sindicalizados del terminal marítimo de Cartagena que cuenten con cuarenta (40) o más y menos de cincuenta (50) años de edad y un tiempo de quince (15) años o más de servicios al Estado y un mínimo de tres (3) años exclusivos con la empresa Puertos de Colombia tendrán derecho a una pensión proporcional de jubilación.

Igualmente tendrán este derecho los trabajadores que tuvieren quince (15) años o más al servicio de la empresa Puertos de Colombia y cuenten con menos de cuarenta (40) años de edad.

Los trabajadores que tengan quince (15) años y menos de veinte (20) laborados en entidades del estado de los cuales

por lo menos diez (10) años hayan sido exclusivamente laborados en la empresa Puertos de Colombia y cuenten con menos de cuarenta (40) años de edad, tendrán derecho a pensión especial proporcional así:

15 años de servicio 55% del promedio mensual del salario devengado por el trabajador en el último año.

16 años de servicios 56%, 17 años de servicio 57%, 18 años de servicios 58%, 19 años de servicios 59%.

- Pensiones con factor de cincuenta y tres (53).

La empresa reconocerá pensiones proporcionales a los trabajadores que, teniendo trece (13) o más años de servicio con el estado y menos de quince (15), cuando sumando su tiempo de servicio y su edad alcancen o superen el tope del factor cincuenta y tres (53). Para tener derecho a esta pensión, el trabajador deberá haber laborado un mínimo de diez (10) años para Colpuertos.

Los trabajadores que alcancen o superen el tope del factor 53, tendrán una pensión proporcional calculada así: El treinta por ciento (30%) del salario promedio mensual como base y el dos y medio por ciento (2.5%), por cada año de servicio a la empresa Puertos de Colombia, sin superar el tope del sesenta y cuatro por ciento (64%).

Los trabajadores que estén en la posibilidad de cumplir quince (15) años de servicios a la empresa de Puertos de Colombia antes del 31 de diciembre de 1993 o de su fecha de liquidación definitiva, podrán optar entre la indemnización a que tienen derecho o la pensión al cumplir el tiempo requerido.

- Pensión por invalidez.

Tendrán derecho a pensión por invalidez aquellos trabajadores que en concepto del Dpto. Médico de la empresa hayan perdido su capacidad de trabajo en una proporción mayor del sesenta por ciento (60%) a consecuencia de inhabilidad física o enfermedad.

La pensión por invalidez será igual al cien por ciento (100%) del promedio mensual del salario devengado por el trabajador tope de diecisiete y medio (17.5) salarios mínimos legales vigentes en la fecha de retiro del trabajador.

El anterior régimen pensional beneficiará exclusivamente a los trabajadores pertenecientes a los terminales de Cartagena. Cualquier trabajador de la empresa diferente a los mencionados que quieran acogerse al mismo deberá hacerlo en forma integral sin dividir su contenido, tomando los topes y todos los aspectos pactados.

4.4. INGERENCIA DE COLPUERTOS EN LA CONSTRUCCION DE MUELLES PRIVADOS.

Puede decirse que Puertos de Colombia no ha utilizado su facultad para conceder la autorización de construcción para muelles privados y su ingerencia se ha limitado a coneder una certificación en la que se expresa claramente que no hay ningún proyecto de instalaciones portuarias sobre determinado lote; de acuerdo con lo conceptuado en el decreto 2324 de 1984, orgánico de DIMAR.

Lo anterior ha generado la proliferación de atracaderos que posiblemente se denominan "Muelles Privados", sin que éstos cumplan con los requisitos mínimos exigidos, operando en forma contraria al objeto que inspiró su creación como es la movilización de carga de características especiales que debido a la falta de infraestructura en los muelles administrados por Colpuertos, no pueden ser movilizados por dicha empresa.

Por otra parte, la ingerencia de Colpuertos en estas autorizaciones ha traído como consecuencia que DIMAR en concordancia con el decreto 2324 de 1984 esté dictando resoluciones concediendo permisos para la construcción de obras que pueden en el futuro afectar el canal navegable y la sedimentación de otros muelles privados.

En la actualidad toda ingerencia en la construcción de muelles privados queda bajo la potestad de la Superintendencia General de Puertos creada por el decreto 2681 del 29 de noviembre de 1991, en donde se establece su estructura y se determinan las funciones de las dependencias internas de esta entidad, apoyada en las facultades extraordinarias que le confirió el artículo 25 de la ley 01 de 1991 al presidente de la republica y todo el concepto de la comisión asesora a que se referia el artículo 46 de la misma ley.

5. CUANTIFICACION DE LA PROPUESTA

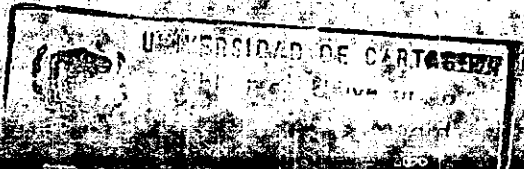
5.1 EFICIENCIA DE LA EMPRESA PUERTOS DE COLOMBIA

5.1.1 Eficiencia de la empresa antes de la privatización.

Quando se creó la empresa, ésta debía ser autosuficiente; pero heredó unas cargas laborales y ciertos vicios administrativos que ha hecho de puertos una entidad ineficiente y con altísimos costos de operación. La participación de Colpuertos en el manejo de la carga se ha ido reduciendo dramáticamente, a pesar que ha mantenido el privilegio del manejo de la carga pública.

Los equipos e instalaciones que posee están desactualizados tecnológicamente, y la planta física de personal es desproporcionada.

La convención colectiva de los trabajadores, incluye cláusulas en sus apartes, que disminuyen la productividad en lugar de incrementarla o incentivarla, por ejemplo el sistema de remuneración en grupo, el cual, cuando se ejecuta una



operación rápidamente, aumenta el periodo de descanso, pero no los ingresos de la empresa, existe desfase entre los horarios del personal fijo y los de destajo, además hay interrupciones pagadas de las actividades laborales tales como: domingo y festivos de los cuales la empresa paga a los trabajadores un recargo del 100%, el valor de los mismos puede ser doble, los estibadores pueden recibir \$11.584. Los wincheros-portaiones \$16.104, los operadores de equipo \$16.104 y los capataces \$16.388; la cena y refrigerio se obtiene cuando se trabaja entre las 12:00 M y las 2:00 PM, se permite una y dos horas de almuerzo y los tiempos de espera por lluvias que es de dos o cuatro horas extras (100% de recargo).

El sindicato, por su parte, exige un número excesivo de operarios para el cargue y descargue y manejo de carga en los patros que no es compatible ni se compece en nada con la realidad del requerimiento de la empresa.

Se labora solo dos turnos con jornadas de ocho horas, un primer turno es de las 8:00 AM a las 12:00 M y de las 14:00 a las 18:00, y el segundo se debe cumplir de las 18:00 a las 2:00 AM. Cuando los requerimientos de trabajo o labor portuaria internacional son de 24 horas.

5.1.2 Eficiencia de la empresa con el proceso de privatización.

Con el proceso de privatización, la eficiencia del terminal marítimo se ha incrementado en un 50% gracias a la labor de las cooperativas privadas que suministran cerca de 200 trabajadores para la sección de operaciones y de acuerdo con las necesidades de trabajo requerido, esto con el fin de que no se de la concentración de operarios por los patios sin ninguna labor.

Antes de la privatización de la parte operativa, en una hora los trabajadores bajaban seis contenedores, ahora en el mismo tiempo bajan doce (eficiencia medida por: Hombre/Horas/Tonelaje movilizado).

Otro cambio obedece a que ya están trabajando las 24 horas del día (reglamentados los tres turnos), y en cualquier momento que llegue un buque puede iniciar su descargue.

A pesar de todo lo anterior, el movimiento de carga en lo que va corrido del año es menor con relación a la presentada en el mismo lapso del año anterior. En 1993 se ha movilizado 810 mil toneladas, en la cual el 65% compuesta por contenedores y el 35% restante de la carga variada, mientras

que en ese mismo periodo de 1992 la cifra ascendió a 863 mil toneladas, para una diferencia de 50 mil toneladas. Este fenómeno obedece al funcionamiento de dos puertos adicionales, como son el de Muelles el Bosque y de la Zona Franca.

En julio pasado, el puerto de Cartagena registró la llegada de 57 mil 700 toneladas y la salida de 37 mil 655 toneladas de mercancía. A pesar de que siempre las importaciones han superado a las exportaciones, la diferencia durante ese mes fue mayor a la registrada en los anteriores. Agosto contabilizó la importación de 55 mil 944 toneladas y del país salieron 41 mil 505 toneladas.

La mayor diferencia entre estos dos renglones alcanzaba un máximo de 9 mil toneladas aproximadamente, mientras que en los dos meses registrados (julio-agosto) las diferencias oscilan entre las 14 mil y 20 mil toneladas, balanza desfavorable para las exportaciones.

En el primer semestre de 1993 el terminal había movilizado un total de 618.626 toneladas, con un promedio de 100.000 toneladas, las disminuciones presentadas en julio y agosto fueron definitivas para que el balance también bajara en este periodo de las 100.000 toneladas. Anexos 5,6,7,8

5.2 COSTOS SOCIALES DE LA PRIVATIZACION

Es evidente que la privatización desde el punto de vista social lo que más afecta es el sector laboral (al empleo), aunque existen muchos sofismas para decir que la política aperturista no ha perjudicado al sector laboral, pero es evidente que si lo es. Desde el punto de vista filosófico y desde el punto de vista práctico-real, veamos por qué: Con el proceso de privatización en 48 entidades del sector público, a diciembre del presente año 11.195 personas deberán ser retenidos de sus respectivos cargos, dentro del plan que se estableció para el segundo semestre de 1993.

Las entidades públicas que durante este segundo semestre harán un mayor despido de sus empleados serán el Ministerio de Obras Públicas, retirará 4.549 personas, la caja nacional de previsión con 2.100; y el Intra con 1.063 trabajadores.

Al 30 de junio de este año, 7.588 empleados fueron retirados de sus cargos, de los cuales 1.518 eran funcionarios del Instituto Colombiano Agropecuario; 1.198 del Incora y el rubro restante de la empresa Puertos de Colombia entre otras.

Al finalizar diciembre de 1993, serán 18.783 personas las que habrán sido despedidos de las entidades públicas.

Retomando lo anteriormente dicho, la privatización afecta al empleo, desde el punto de vista filosófico, porque los grandes sindicatos por ejemplo Sindicaterma, si bien jurídicamente no se han extinguido, han perdido el poder convocatorio de defender los intereses de los trabajadores, y esto es un retroceso en materia sindical y en materia político-social.

Desde el punto de vista práctico-real, sabemos que se va a cambiar un empleo estable, bien remunerado con buenas prestaciones sociales, por un subempleo que es lo que está creando en los terminales, ya que con el proceso de privatización en la parte operativa no habrán empleos fijos (estabilidad laboral), sino, que se trabajara de manera conyuntural u ocasional. Ejemplo de esto, es que existirán muchas personas que con una agenda bajo el brazo son una empresa y se dan el lujo de coger y llamar cuando las circunstancias lo permitan cualquier cantidad de personal a trabajar, los utilizan les pagan inmediatamente, y en otras ocasiones demoran meses para pagarles y esto no trae ninguna contraprestación de parte de quien lo utiliza, sino que les pagan y ahí fenece el vínculo entre los dos (Contratista - Contratado), y al hacer las estadísticas por parte de las entidades del gobierno, estas personas que han trabajado una o dos veces al mes y que se les remunera en forma agreste,

aparecen como empleados, pero todos sabemos que no son siquiera subempleados, son desempleados que ocasionalmente hacen una labor y luego quedan en las condiciones en que estan todos los desempleados que hay en este pais.

Además de todo lo anterior, si miramos el costo social que causa este proceso de privatización en la ciudadanía cartagenera, nos damos cuenta que alrededor de 150 familias que subsisten en el contorno del puerto a través de la economía informal, desaparecerán o disminuirán sus ingresos ya que su mercado potencial también desaparece (trabajadores del puerto), lo cual repercute directamente en el estado económico-social de la ciudad de Cartagena.

5.3 COSTOS ECONÓMICOS DE LA PRIVATIZACIÓN

El proceso de privatización de la Empresa Puertos de Colombia comenzó en enero de 1991, mediante la Ley 01 del 10 de enero de ese mismo año, esta llegando a su fin en el terminal de Cartagena.

Para diciembre de 1990 la empresa Puertos de Colombia, Terminal de Cartagena contaba con 1.924 trabajadores, ya que mediados de ese mismo año se retiraron alrededor de 350 trabajadores, para diciembre de 1991 la empresa contaba con

1.527 trabajadores, representandose una disminución de 397 trabajadores, los cuales fueron retirados de la empresa dando inicio al proceso de privatización, para este año la empresa y el gobierno nacional hacen un desembolso aproximado de 4.500 millones de pesos, para cubrir el retiro de dichos trabajadores.

En 1992 continuando con el proceso de privatización y liquidación de la empresa se despiden 732 trabajadores con un desembolso aproximado de 9.000 millones de pesos.

A septiembre 30 de 1993 se han retirado otros 737 empleados con un monto aproximado de 8.000 millones de pesos. En la actualidad la empresa cuenta con sólo 58 trabajadores, distribuidos en 33 empleados públicos y el resto entre funcionarios y directivos sindicales.

En total el proceso de privatización de la empresa Puertos de Colombia, Terminal Marítimo de Cartagena, le ha costado al gobierno nacional y a la empresa aproximadamente 21.500 millones de pesos, destacandose que el 95% de los trabajadores retirados de la empresa en este terminal han sido pensionados y sólo el 5% ha sido indemnizados (94 trabajadores fijos y 12 trabajadores a destajo, en total 106 trabajadores), el monto de la privatización incluye las cesantías salarios moratorios, bonificaciones e

Indemnizaciones.

5.4 NIVEL DEL EMPLEO

5.4.1 Mano de Obra Calificada

Es notorio que con el proceso de privatización en los puertos el nivel de empleo disminuye, por ejemplo, en la parte operativa en el terminal de Cartagena se operaba con 720 operarios, aproximadamente, en la actualidad se disminuye a 250 esta planta que son suministrados por cooperativas. Como se puede observar el nivel de la mano de obra calificada, entendiéndose por esta: Todos aquellos operarios especializados en sus ramos, tales como, estibadores marítimos, wincheros, estibadores terrestres, aguanteros, chequiadores de carga, supertarja, elevadoristas, tractoristas, etc., tuvo una disminución de 470 trabajadores, que es una mano de obra calificada que no va a encontrar mercado de trabajo en su especialización, conociendo de antemano que los 250 operarios con los que en la actualidad opera el muelle, en su mayoría son ex trabajadores del puerto que se asociaron en forma de cooperativa con el sindicato para conformar COSEPOR, quien en la actualidad suministra el 50% del personal requerido por el puerto.

5.4.2 Mano de Obro No Calificada

Tomando como mano de obra no calificada a todos aquellos trabajadores que teniendo vinculo con el puerto no pertenecen a ninguna asociación o agrupación establecida legalmente, y que no presentan ninguna especialización en un ramo específico, éstos son los famosos paraguayos, cuyo radio de acción laboral lo ejercen fuera de los patios del terminal, donde son contratados en su mayoría en forma intermitente por conductores de camiones y mulas que cargan y descargan en los predios del terminal, este contrato lo hacen porque representan unos costos más bajos que las tarifas cobradas por el terminal.

El número de esta mano de obra no calificada oscila entre 70 y 80 trabajadores de los cuales en un día normal de trabajo pueden ser contratados aproximadamente entre 30 y 40, ya que ellos mismos han implementado mecanismos de rotación que les permite mantener un precio estable en el mercado laboral.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

CONCLUSIONES:

Los puertos son los polos de desarrollo de la economía nacional dentro de los cuales se moviliza la gran mayoría de los bienes, cosas o mercaderías del comercio exterior del país. Son el punto de interconexión entre los dos (2) más importantes modos de transporte (marítimo y automotor de carga).

Sin embargo, el país se encuentra en una difícil situación de carencia o mala distribución de la capacidad de transportadora de los medios de movilización, de almacenamiento y de rápida rotación de la carga de los puertos: situación esta, que ha generado congestión en los puertos, especialmente en Buenaventura, Cartagena y Santa Marta, ocasionada por:

Tarifas subsidiadas de almacenamiento bajas, vigentes desde 1980, con un periodo de gracia amplio de permanencia gratuita en los terminales marítimos. Dichas tarifas son menores de las que cobran los almacenes generales de

deposito, generalmente advalorem de la carga. Por tal motivo los dueños dejan la carga indefinidamente en los terminales por resultarle más económico.

Tarifas de cabotaje y de servicios a la carga de explotación, al igual que las de almacenamiento por debajo de los costos sufragados por Colpuertos. Esto le ha ocasionado a este empresa grandes pérdidas y se pueden considerar tales tarifas igualmente subsidiadas.

Ineficiencia y baja productividad portuaria pese a los esfuerzos de la actual administración de Colpuertos, mientras no se desmonte su actual organización operativa, destinando para ello el gobierno recursos oportunos y suficientes y se termine, el proceso de privatización pasando a la prestación de servicios portuarios por parte de los particulares a través de los operadores portuarios, terminando así el monopolio de que venía disfrutando la mencionada empresa.

Carencia de equipo para el manipuleo de la carga y reparación de los de propiedad de Colpuertos que inexplicablemente estan arrumados por la falta de recursos y tramitomania de procedimientos que impiden su pronta reparación y puesta en servicio. Lo anterior dificulta una pronta y rápida rotación de carga en los terminales y afecta sitios de

almacenamiento.

Carencia de espacio en los terminales. Intespestivamente ha aumentado considerablemente el movimiento de contenedores en los mismos. Cartagena hasta hace poco tiempo era un terminal de carga ordinario (70% y 30% de contenedores) para inesperadamente adecuarse de hecho de un momento a otro y dentro de una situación de emergencia y congestión portuaria en terminales de contenedores (70% y secundariamente en 30% de carga ordinaria). Lo anterior pese a las acciones de Colpuertos al realizar algunas obras de adecuación para mejorar la atención a las naves y procurar, como se ha conseguido parcialmente, manejo agil de contenedores.

Aumento de las tarifas de tractomulas y camiones en lo que va corrido del presente año, las cuales se han disparado más aceleradamente para las cargas de importación con oscilaciones bruscas, diarias, semanales y mensuales muy considerables.

Encarecimiento de las tarifas relacionada con la movilización de la producción nacional, lo cual ha incidido en el aumento del precio de los productos y de los viveres con consecuente efecto especulativo multiplicador en el costo de la vida por la incidencia del transporte en los mismos.

En cuanto al proceso de privatización de la empresa, se ha planteado por algunos mostrandola como la "panacea milagrosa", aunque en nuestra opinión en el fondo la privatización viene a ser parte de la solución no es verdad absoluta o la panacea milagrosa que salvará la empresa ya que al intentar acabar con el monopolio existente por parte del Estado sobre los puertos y con la corrupción existente en ellos se han creado las sociedades portuarias regionales encargadas del manejo de los puertos en las diferentes regiones, estas entidades manejarán los puertos a través de personal suministrado por Cooperativas portuarias en la parte operativa, y es aquí en donde se percibe el primer problema, estas sociedades portuarias han implementado el sistema de rotación de Cooperativas lo cual ha llevado que muchas personas que no están constituidas legalmente se consideren empresas portuarias utilizando muchas veces personal sin la capacitación necesaria para el manejo de carga en el puerto, pero esto se da porque para la empresa representa costos bajos perjudicando así a las empresas y Cooperativas constituidas legalmente, con todo esto se puede pensar que si no se toman los correctivos necesarios la corrupción seguirá en la empresa.

Y no podemos mirar el planteamiento de la privatización de Colpuertos como un hecho aislado que esto forma parte de todo proceso ideado por organismos internacionales como el

Banco Mundial y el Fondo Monetario Internacional, que ante unos deudores insolventes como lo son los países pobres como el nuestro, la implementación de políticas como la apertura económica de la que forma parte la privatización; que les generará divisas que compensen los créditos que han otorgado.

La privatización de Colpuertos no será el remedio que ponga fin a los problemas de corrupción, ya que si el Estado es corrupto, no se sabe el manejo que las empresas privadas puedan dar a los puertos y éstas son insensibles ante las necesidades de toda la nación.

En cuanto a los efectos económicos y sociales de la privatización, nos damos cuenta que lo que más se afecta es el empleo, al cambiar un empleo bien remunerado y con buenas prestaciones sociales, aunque algunos la consideran exageradas, por un subempleo o empleo ocasional.

La ciudad se afecta en el aspecto social al acabar un mercado potencial para la familias que vivían alrededor del muelle, y cuyo sustento era la economía informal, estas buscarán reubicarse en algún sector de la ciudad aumentando así la aglomeración de vendedores ambulantes en el centro de la ciudad.

En cuanto al aspecto económico se considera que desde se



inició el proceso de privatización en 1991, han entrado al mercado monetario de la ciudad 21.500 millones de pesos, los cuales, si no se les da un manejo eficiente puede incidir en un incremento en el costo de vida en la ciudad.

Reiteramos que los puertos del Estado deben ser modernizados y saneados de poilitiquerias, para que puedan prestar servicios más eficiente a costos más bajos, y que el Estado no pueda convertirse en simple espectador de lo que pasa en una entidad que como Puertos de Colombia, es decisiva para el auge de nuestro comercio exterior, del nivel de vida de los colombianos y nuestras economía en general.

RECOMENDACIONES:

Los frutos del proceso de modernización del Estado deben ser para la colectividad en general y, en esta medida, los costos igualmente deben ser asumidos en forma solidaria y progresiva según los ingresos; por ello es necesario poner en práctica los nuevos instrumentos constitucionales, entre los que se destacan :

- La concertación, como vía para la modernización y en particular como instrumento de solución a los conflictos colectivos de trabajo (Art 55 CN).

- La gestión participativa y bilateral de las empresas (Art 57 CN).

- La promoción y protección de las formas asociativas y solidarias de propiedad y estímulo empresarial (Art 58 y 333 CN).

- El acceso de los trabajadores a la propiedad accionaria de las empresas, en especial en caso de enajenación de empresas estatales (Art 60 CN).

Por otro lado se hace necesario la implementación de medidas para abarcar con la congestión en los puertos colombianos, situación esta presentada por la carencia o mala distribución de la capacidad transportadora de los medios de movilización, de almacenamiento y de rápida rotación de la carga en los puertos , para lo cual se sugiere entre otras las siguientes medidas; que han de ser tomadas por parte de Colpuertos y de la Superintendencia.

- Actualización y segregación de las tarifas portuarias en forma tal de cobrar Colpuertos únicamente a los usuarios los servicios realmente prestados por esta empresa. Dichas tarifas deben ser rentables.

- Mejoramiento de la eficiencia de las distintas

actividades de operación, especialmente del uso de las instalaciones portuarias, esto es, mínimo de permanencia de las naves y de los vehículos terrestres en los puertos para evitar aumentar las tarifas como las anotadas por los tiempos de espera (colas) de aquellas y de éstas y sanciones internacionales por demoras en el atraque y desatraque, descargue y cargue de las naves y de tractomulas, camiones y vagones.

- Reparación de los equipos de Colpuertos, utilización de los mismos al máximo, y contratación con operadores particulares del suministro de los que sean necesarios para atender la congestión de carga.

- Aumento de los espacios de almacenamiento de la carga en los terminales y reordenamiento de la misma.

- Plazo breve con multas diarias y posibles remate en caso de infracción para retiro de los terminales por parte de los usuarios, o dueños de las cargas mercancias.

- Retiro de chatarra y de mercancías abandonadas por la aduana, previo rápido trámite aduanero.

- Actualización y adecuación de las tarifas de importación y de contenedores en beneficio de los usuarios siempre y cuando

que éstas incidan favorablemente en el costo total de las importaciones y no sean trasladadas injusta y desproporcionalmente al consumidor final.

- Rápida expedición de los reglamentos de condiciones técnicas de operación de los puertos por parte de la empresa Puertos de Colombia en liquidación para la etapa de transición y de la Superintendencia General de Puerto para la etapa posterior con reglas de juego claras para los operadores y futuras sociedades portuarias.

- Mayor coordinación entre las actividades propias de la Empresa Puertos de Colombia en liquidación, Superintendencia General de Puertos, Dirección General de Aduana y Política Portuaria.

- Rápida conclusión de las obras civiles de remodelación de muelles y rehabilitación de otras, que dificultan la actual operación, así como el mejoramiento y conservación de las instalaciones portuarias.

- Agilización en el mantenimiento y construcción de las vías actuales y alternas a los puertos.

- Concertar tarifas especiales para materias primas de productos de exportación y de carga de exportación para

hacer más competitiva la presencia de los productos colombiano en el mercado internacional.

Además de todo esto se hace necesario la creación o fortalecimiento según el caso de departamentos económicos de las organizaciones sindicales, cualquiera sea su grado, específicamente aquellas involucradas en el proceso de privatización.

El presente es un momento que nos exige imaginación y creatividad; despojarnos de una serie de dogmatismos y criterios ortodoxos que no permiten buscar salidas apropiadas a la crisis, pues la tesis del estatismo a ultranza fué derrotado por el devenir histórico y el neoliberalismo podría conducir a situaciones de evidente inequidad; queda más bien, el camino por explorar sistemas mixtos en los diferentes sectores de la economía, donde la clase trabajadora, además de cumplir un papel vital en la producción, desde su óptica tradicional, pueda acceder a una concepción más universal del proceso y por tanto, más constructiva frente al país.

Pero aun más importante que lo anterior, es que los trabajadores, a través de la movilización, logren ser interlocutores de las instancias que definen la política macroeconómica y la de cada sector en particular. No

obstante, hay eventos como el de las telecomunicaciones, que no puede transar el principio de que el Estado debe, no sólo dirigirlas, sino operarlas por evidentes razones de soberanía y seguridad nacional.

BIBLIOGRAFIA

Asociación Iberoamericana de Cámaras de Comercio (AICO).
Privatización, una alternativa para el desarrollo No. 27.
Cámara de Comercio de Bogotá 1990.

Diario El Universal ; Enero 27 de 1993.

MELLENDEZ MOSQUERA, Luis. Privatización de Puertos, una
necesidad. Real. Diario la República. Diciembre de
1992.

Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Departamento
Nacional de Planeación. Consolidación de las Políticas
Portuarias Nacionales. Bogotá 30 de Mayo de 1990.

NIRIO MONTIÑO, Edilberto. revista Publicada por Puertos de
Colombia. Tarifas y Reglamentación de Servicios. Proyecto
Corporación Financiera Portuaria. No 10 Bogotá Agosto de
1990.

Revista Legislación Económica, Octubre 30 de 1991 No. 937.

Revista Informática, Cámara de Comercio de Barranquilla,
Noviembre 12 de 1992.

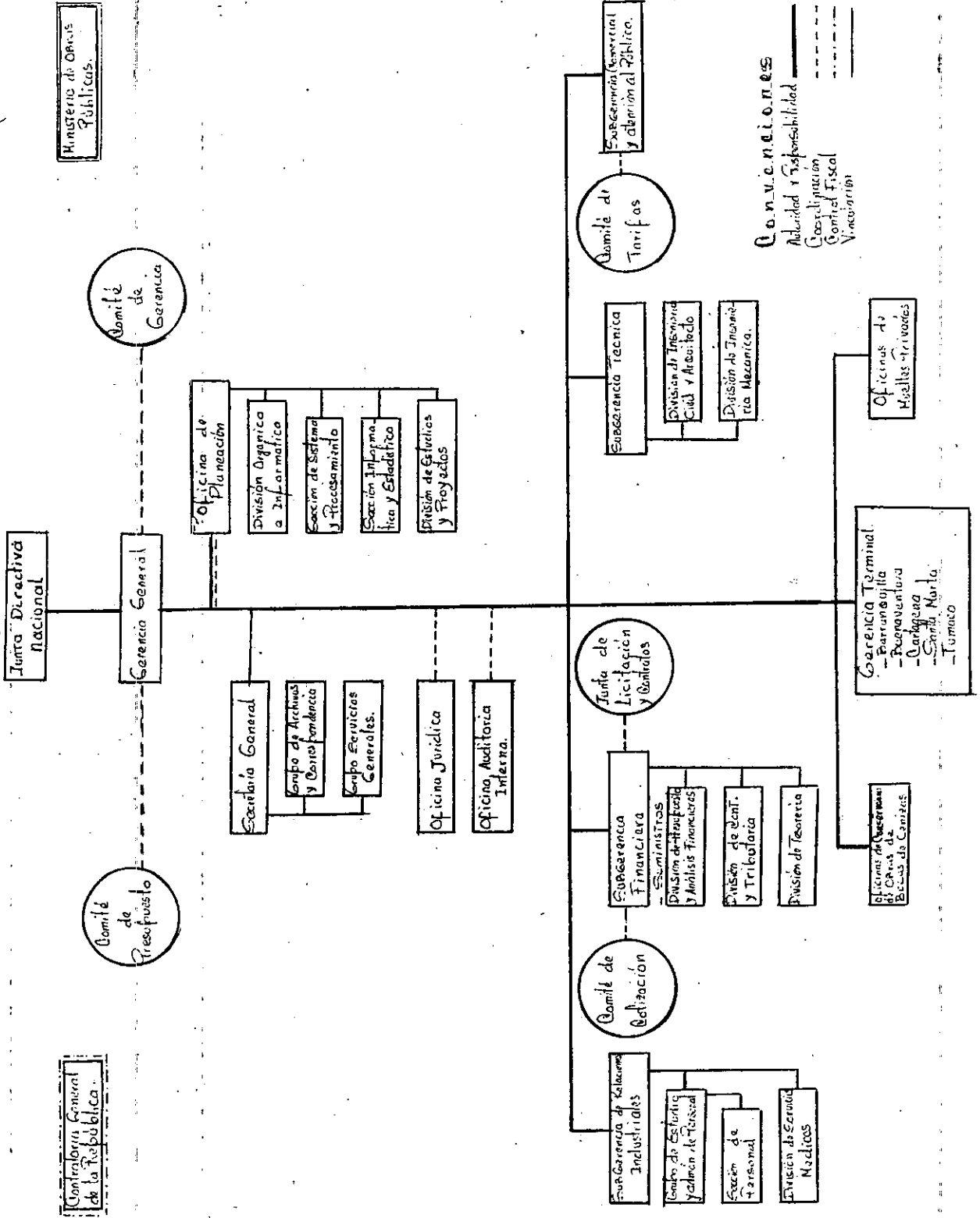
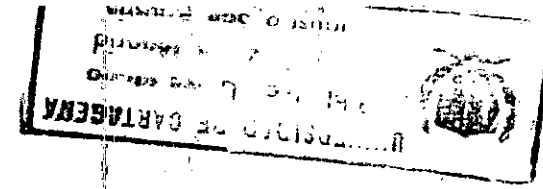
Revista Nueva Frontera. Los Mecanismos de Privatización
Carlos Sanclemente, Abril 27 de 1992.

Revista Síntesis Económica, Octubre 19 de 1992.

SWAREZ MELO, Mario, et al. Debates de Coyuntura económica y
la Privatización de Colombia. Alternativas y
perspectivas 1990.

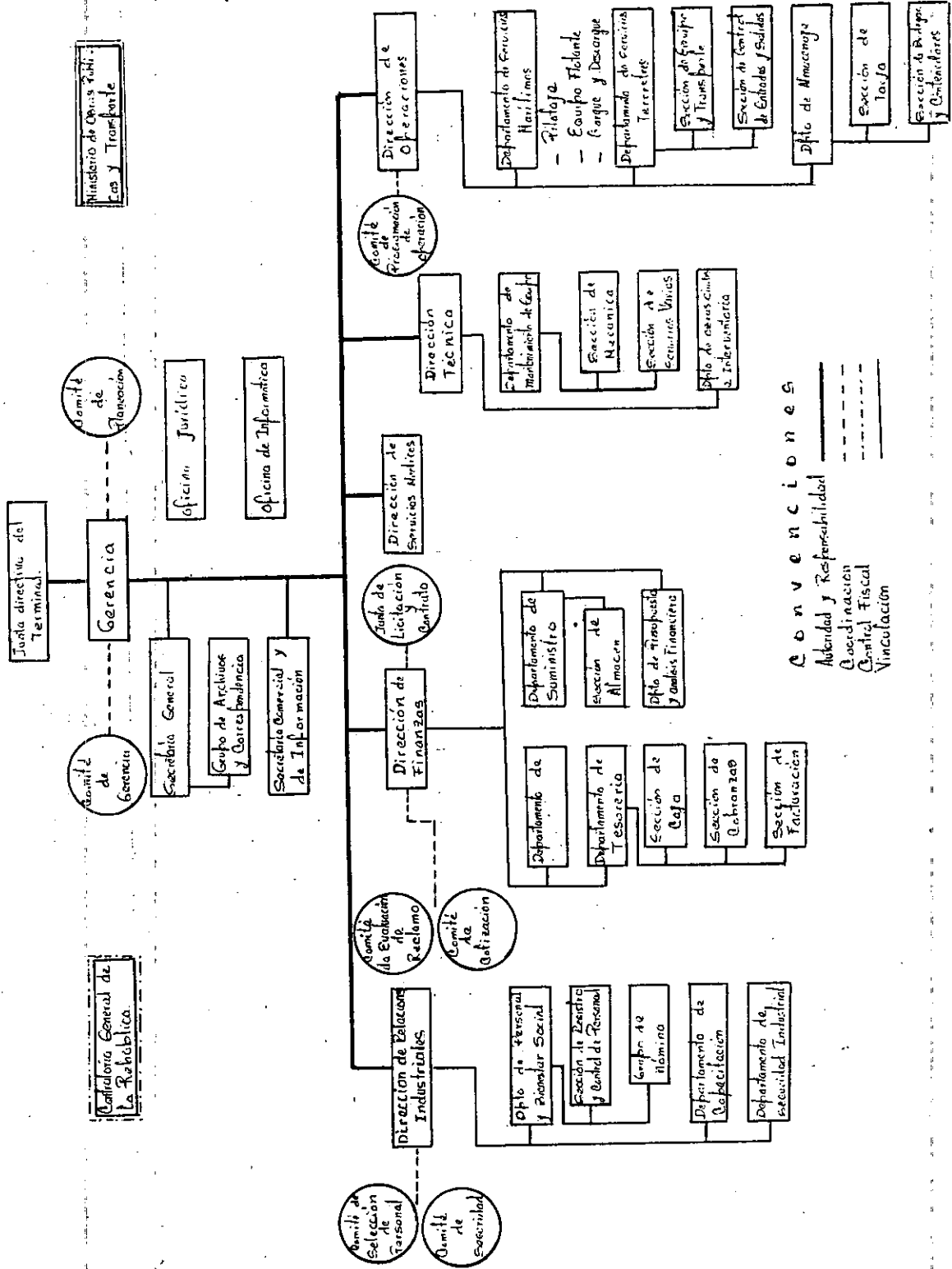
A N E X O S

Organigrama General de la Empresa Empresa Puertos de Colombia Estructura Organica Oficina Fpal



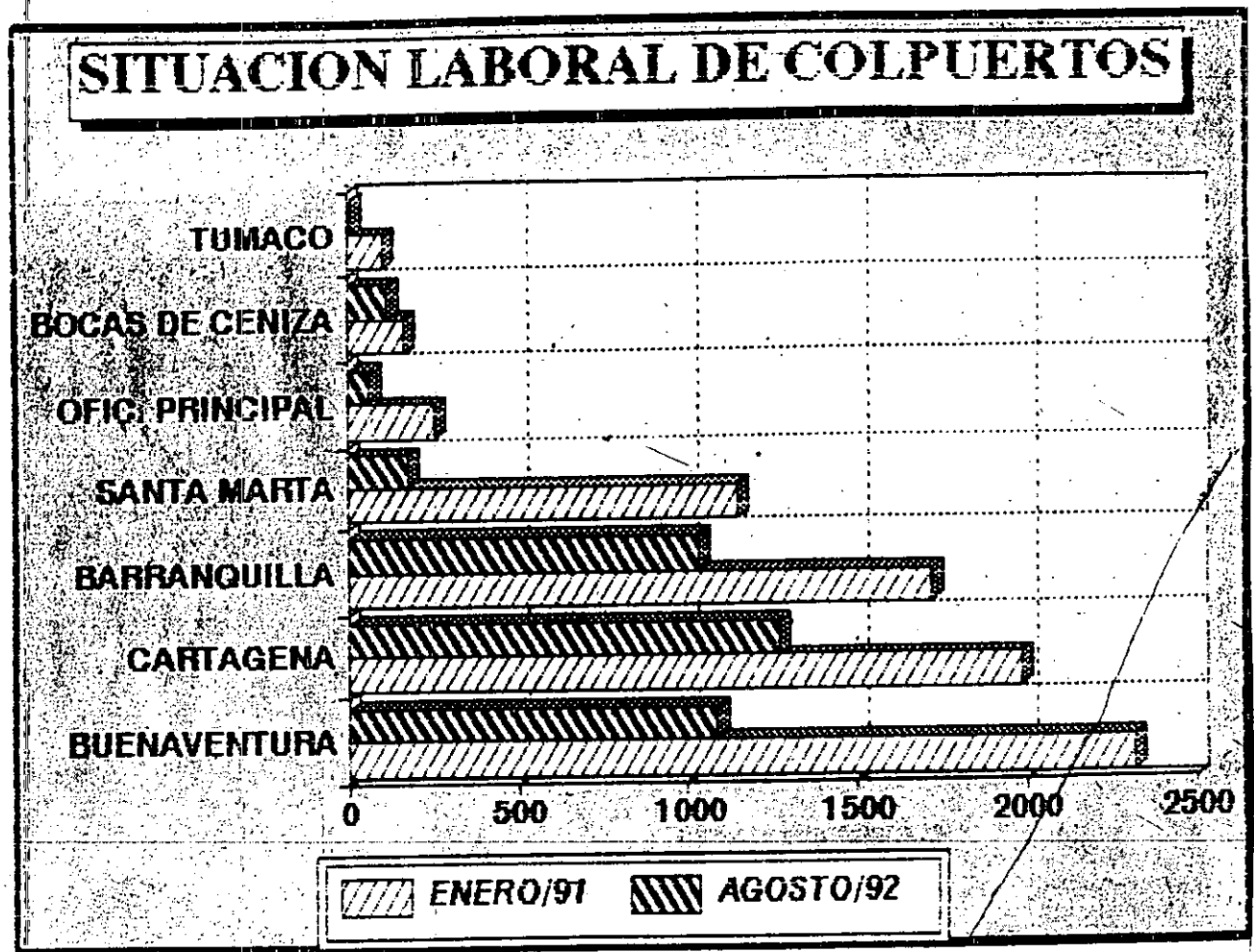
CONVENCIONES
 Autoridad y Responsabilidad: ———
 Coordinación: - - - - -
 Control Fiscal: - - - - -
 Vinculación: - - - - -

Estructura Organica Terminal de Carlogena



CONVENCIONES

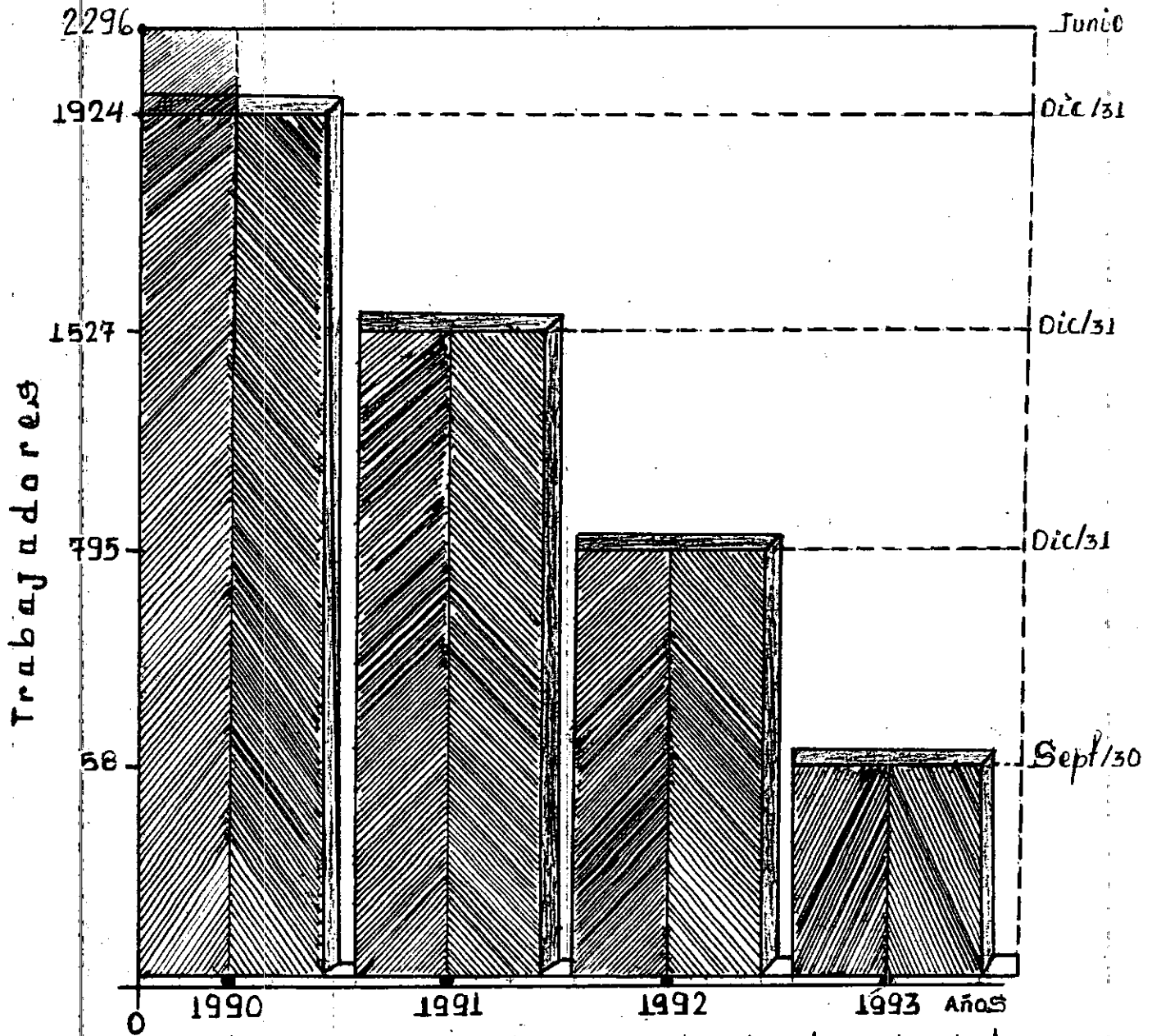
--- Atención y Responsabilidad
 - - - - - Coordinación
 - - - - - Control Fiscal
 - - - - - Vinculación



El anterior cuadro muestra la situación laboral del sector operativo, entre enero de 1991 y agosto de 1992.

anexo No 4

Situación Laboral del Terminal de Ogena



El anterior Cuadro muestra la situación laboral del Terminal Marítimo de Cartagena, entre enero de 1990 - Septiembre 30 de 1993.

Fuente:
 Dpto Relaciones Industriales
 Terminal de Cartagena

ANEXO No. 5

**MOVIMIENTO DE CARGA POR EL TERMINAL MARITIMO
Y FLUVIAL DE CARTAGENA
(TONELADAS)**

	1991	1992	VARIACION PORCENTUAL
I. MOVIMIENTO MARITIMO	984,214	1,304,146	32.5
1. Comercio Exterior	945,851	1,240,137	31.1
a) Importaciones	483,949	690,839	42.6
b) Exportaciones	461,902	550,098	19.1
2. Cabotaje	5,799	27,186	368.8
3. Transito Internacional	475	66	100.0
4. Reebarque	225	213	- 5.3
5. Transbordo	93	0	100.0
6. Transitorio	1,825	532	-70.8
7. Contenedores vacios maritimos	29,946	36,012	20.3
II. MOVIMIENTO FLUVIAL	0	87	
1. Cargue	0	87	
III. MOVIMIENTO TERRESTRE	920,384	1,244,177	35.2
1. Cargue	435,888	672,487	54.3
2. Descarque	484,496	571,690	18.0
TOTAL MOVIMIENTO PORTUARIO (I+II+III)	1,904,518	2,548,410	33.8

(1) Se refiere a bienes originados y destinados a todo el país

FUENTE: Empresa Puertos de Colombia - Cartagena

MOVIMIENTO DE CARGA POR LOS MUELLES PRIVADOS DE CARTAGENA (TONELADAS)			
	1991	1992	VARIACION PORCENTUAL
1. IMPORTACION	735,915	1,171,010	51.1
2. EXPORTACION	5,804,485	4,413,728	-24.0
3. CABOTAJE	1,281,695	1,178,422	- 8.1
a) Entrado	292,947	nd	- 100.0
b) Salido	988,748	nd	- 100.0
4. FLUJIAL	1,464,181	nd	- 100.0
TOTAL (1+2+3)	9,286,276	6,763,160	- 27.2

(r) Revisado.
 (nd) No disponible.
 (1) Incluye los muelles de las siguientes empresas: Acoblo, Ecopetrol, ESSO, Alcalis, Colclinker, Codimovil, Colterminales, Petroquimica, Sipsa, DOW, Texaco, Dexton, Frigopesca, Amocar, Propilco, Bavaria, Atunés de Colombia y otros

FUENTE: Empresa Puertos de Colombia - Cartagena

ANEXO No. 7

MOVIMIENTO DE CARGA POR EL TERMINAL MARITIMO Y FLUVIAL DE CARTAGENA EN TONELADAS

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990
I. MOVIMIENTO MARITIMO	748,013	609,039	668,010	708,110	748,045	819,431	789,723	842,705	907,548	880,812	938,218
1. Comercio Exterior	745,388	608,464	665,982	707,796	747,650	815,036	784,128	802,808	875,828	846,327	907,677
a. Importación	554,875	450,710	543,875	502,583	502,585	650,546	422,479	448,482	507,013	437,850	447,781
b. Exportación	191,023	157,754	122,307	205,213	245,065	264,490	341,648	358,344	368,815	410,377	458,918
2. Cabotaje	15	575	26	314	395	4,395	9,352	17,574	14,103	14,315	8,888
3. Tránsito Internacional							54	0	211	73	23
4. Reembarque							1,152	2,388	77	614	383
5. Transbordo							44	0	9	0	48
6. Transitoria							395	741	2,210	2,141	1,301
7. Contenedores Vacíos							14,536	19,218	15,110	15,142	21,918
II. MOVIMIENTO FLUVIAL	92,831	68,347	85,482	114,774	38,225	5,361	1,154	0	0	0	411
1. Cargue	92,831	68,347	85,482	114,774	38,225	5,361	1,154	0	0	0	411
III. MOVIMIENTO TERRESTRE	0	0	0	491,894	612,821	781,068	750,201	801,354	850,528	834,354	875,709
1. Cargue				341,290	358,653	512,280	388,493	418,380	483,522	393,733	405,306
2. Descargue				150,604	253,968	268,778	363,708	382,974	367,006	440,621	470,403
TOTAL MOVIMIENTO PORTUARIO	838,844	675,386	761,492	1,314,778	1,396,891	1,705,580	1,541,078	1,644,059	1,758,076	1,714,986	1,814,336

FUENTE: EMPRESA PUERTOS DE COLOMBIA - COLPUERTOS

Anexo No. 8

MOVIMIENTO DE CARGA POR LOS MUELLES PRIVADOS DE CARTAGENA EN TONELADAS

CONCEPTOS	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990
1. IMPORTACION	1,374,283	1,564,884	1,489,883	2,178,315	1,684,504	1,504,836	514,137	639,226	505,220	760,150	643,063
2. EXPORTACION	2,038,031	2,134,870	2,180,489	3,239,543	3,376,482	135	4,170,580	4,645,567	4,277,487	4,316,530	5,304,680
3. CABOTAJE	0	0	0	0	0	0	2,284,277	2,216,788	1,512,420	1,740,774	1,186,247
A. Entrado							1,362,745	916,128	562,333	396,506	381,303
B. Salido							921,532	1,300,670	950,087	1,344,268	804,944
4. FLUVIAL							1,536,384	1,522,763	1,399,602	1,292,947	1,714,333
TOTAL (1+2+3+4)	3,412,324	3,699,754	3,670,372	5,417,858	5,060,986	1,504,971	8,505,378	9,024,354	7,694,729	8,110,401	8,848,322

NOTA: Incluye los muelles de las siguientes empresas:
 ECOPEPETROL, ESSO, ALCALIS, COLCLINKER, CODIMOBIL,
 COLTERMINALES, PETROQUIMICA, SIPSA, DOW, TEXACO,
 COAPESCA, ABOCOL Y FRIGOPESCA

Fuente: EMPRESA PUERTOS DE COLOMBIA-COLPUERTOS