



**MÁS
PAÍS**

Estudio de Política Portuaria – Cámara Marítima y Portuaria


ANDI
Cámara Marítima y Portuaria

Bogotá, DC | junio de 2019 |

<http://www.andi.com.co/Home/Camara/22-maritima-y-portuaria>

Objetivo Estudio:

Analizar el modelo de concesión portuario colombiano y modelos de concesión portuaria de países referentes, en términos de regulación jurídica y económica; con el propósito de contar con elementos objetivos y sustentados, para hacer propuestas al gobierno nacional, que puedan ser incorporadas al conpes de expansión portuaria, y así se mejoren las condiciones de competencia del sector portuario colombiano y se ajuste a las condiciones actuales del sector.

Alcance del Estudio

Cap. 1.: Los puertos, el transporte y su importancia en la economía

Cap. 2: Caracterización del sector en Colombia y modelo de concesión portuario colombiano

Cap. 3: Análisis Regulatorio y modelo de concesión portuario: México, Costa Rica, Panamá, Perú, Ecuador y Chile

Cap. 4: Análisis comparativo modelo colombiano Vs países referentes

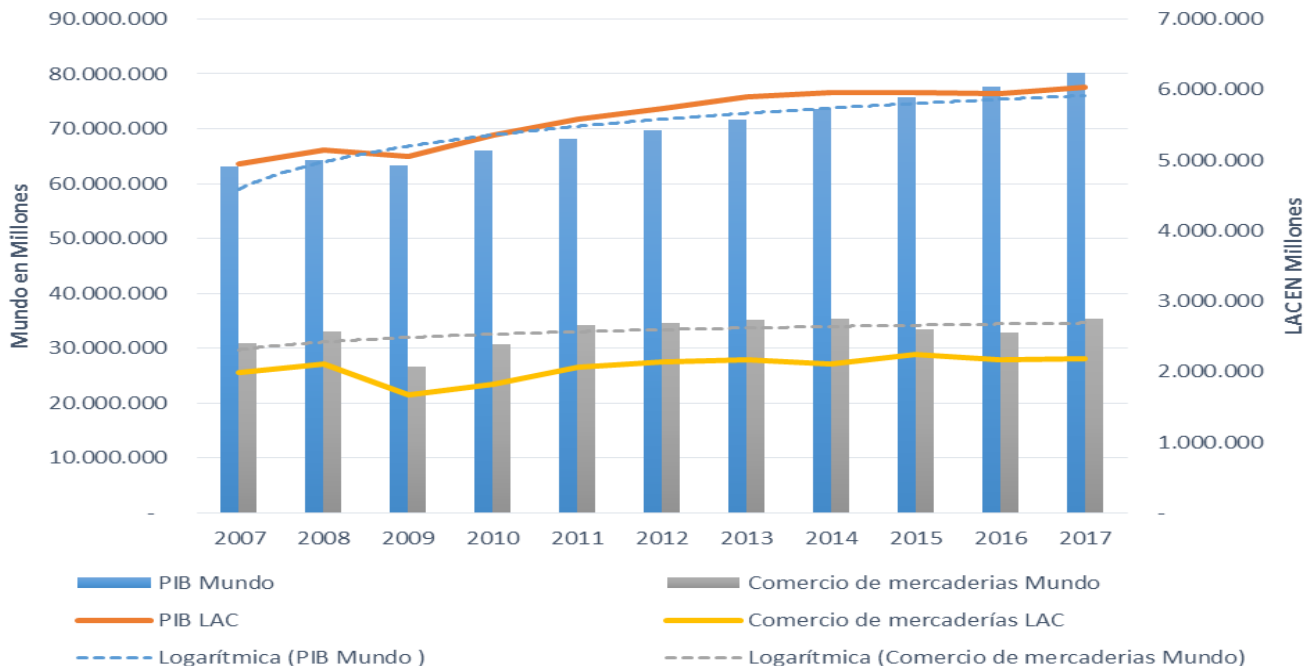
Cap. 5: Recomendaciones en relación con la regulación, modelo concesión, incentivos, entre otros.

Consultores y Coordinación Estudio:



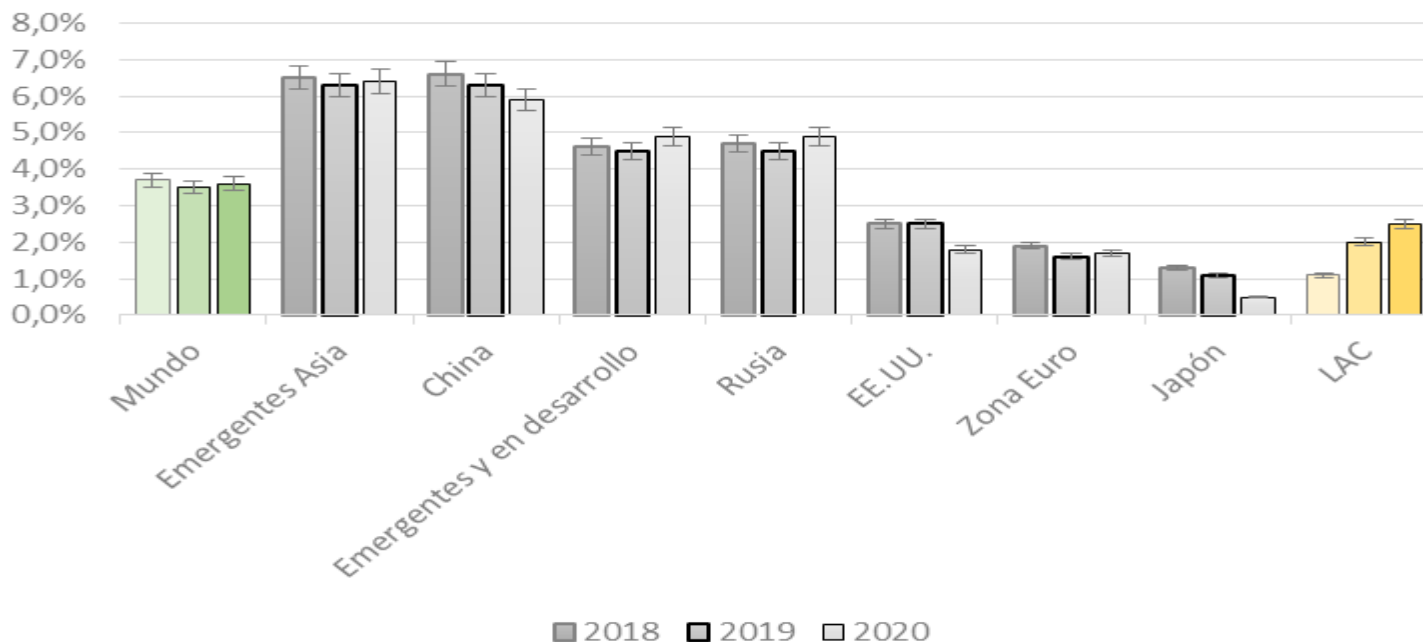
Estudio de Política Portuaria ANDI

• Evolución del PIB y del comercio de mercancías



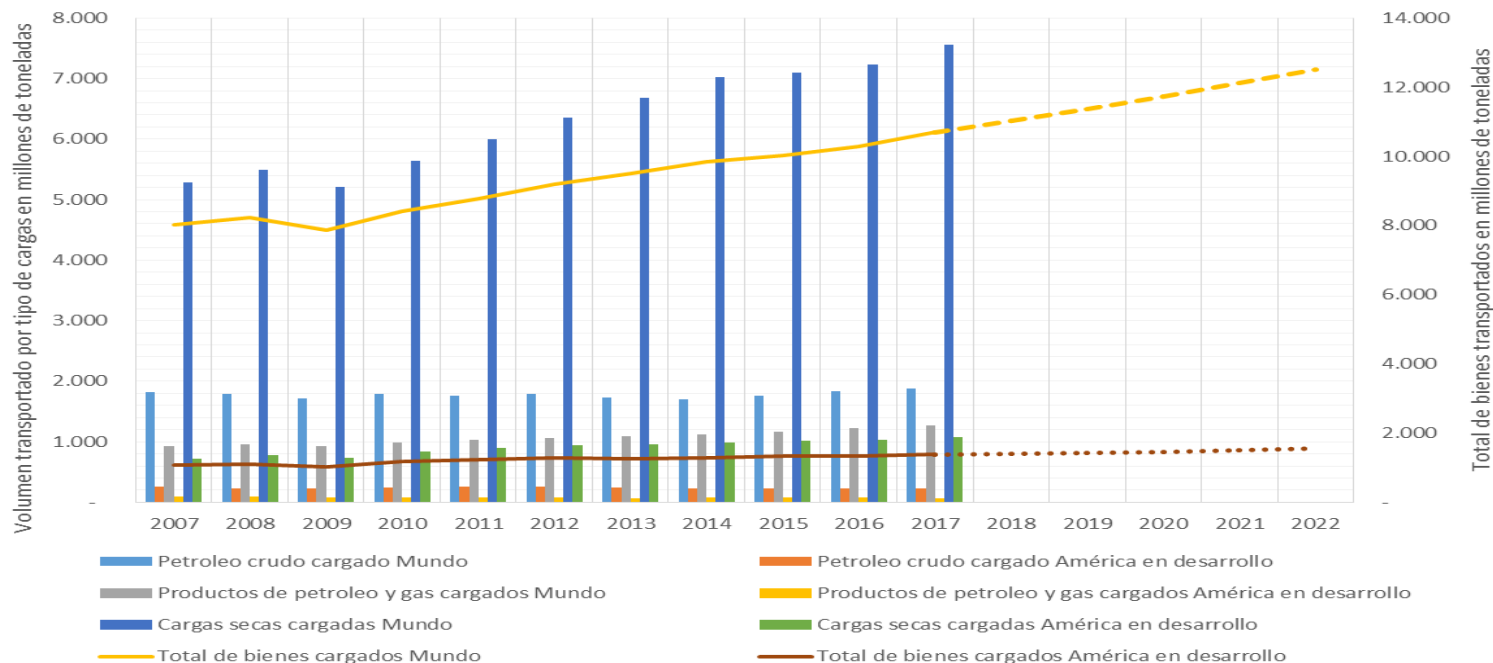
Estudio de Política Portuaria ANDI

- **Pronóstico de crecimiento de la economía hasta 2020**



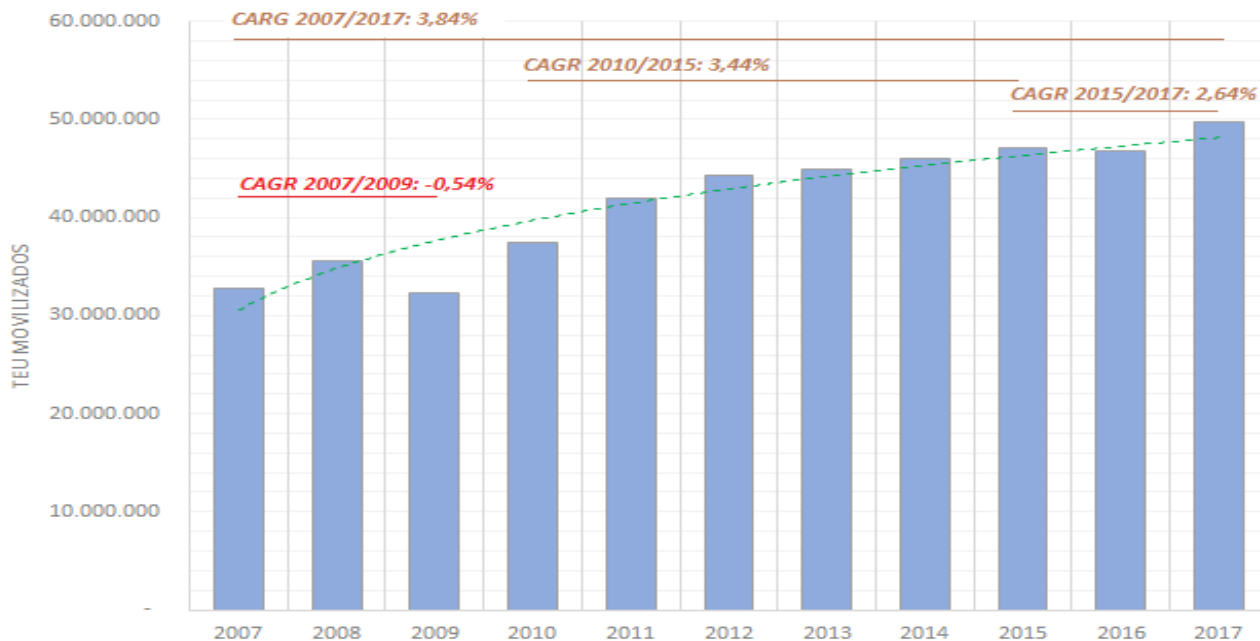
Estudio de Política Portuaria ANDI

• Evolución de las cargas transportadas por modo marítimo



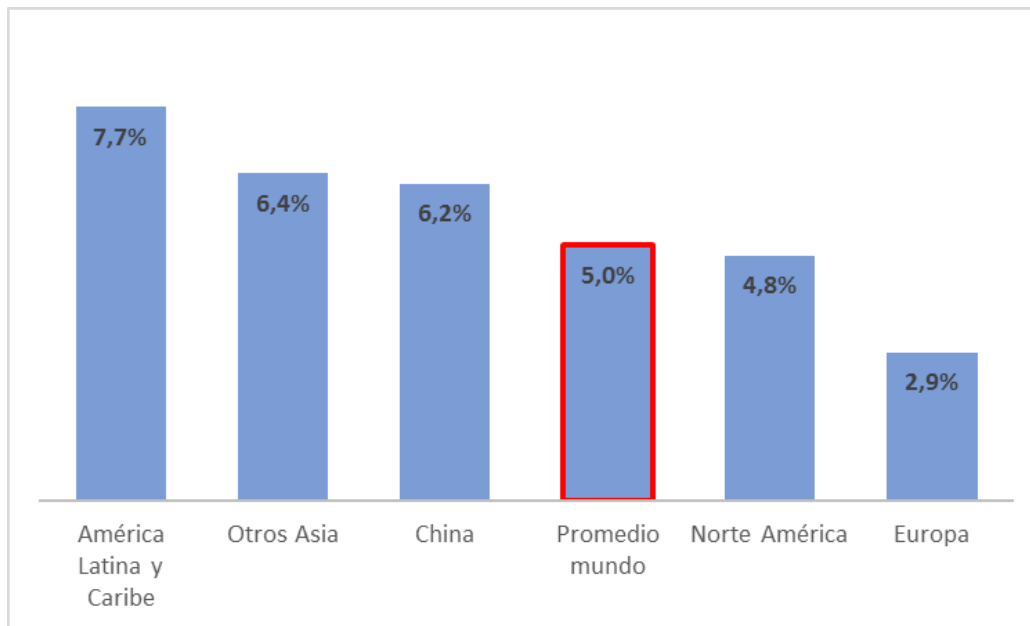
Estudio de Política Portuaria ANDI

- El tráfico de contenedores en LATAM



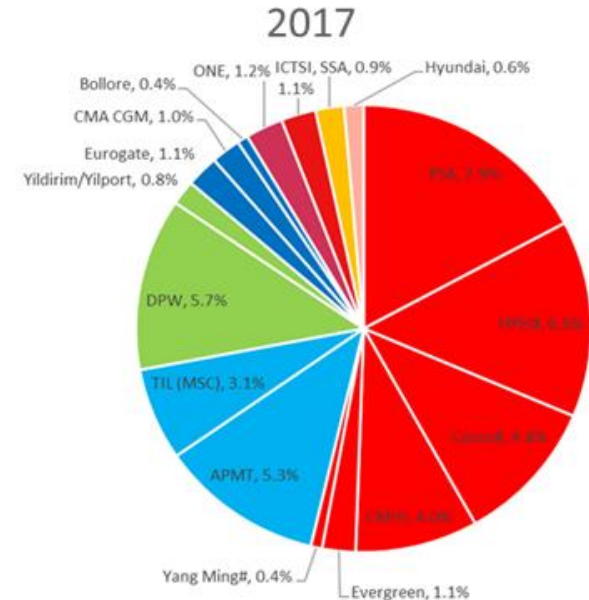
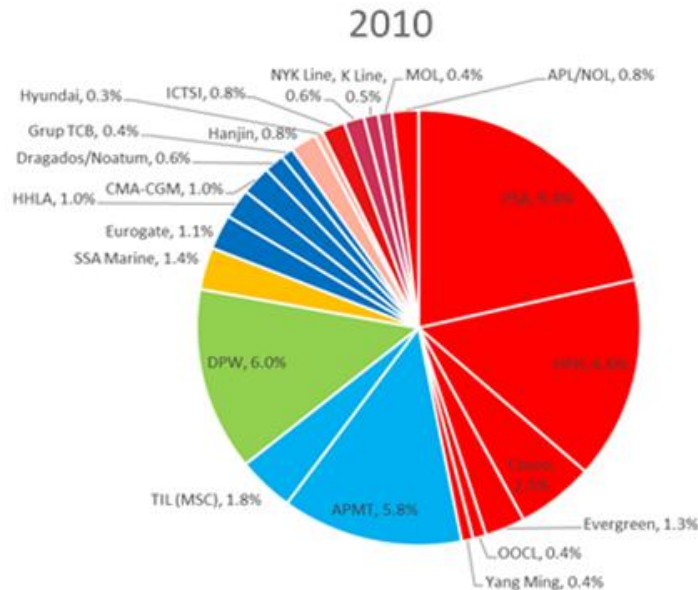
Estudio de Política Portuaria ANDI

- Variación del movimiento de contenedores 2017/2018



Estudio de Política Portuaria ANDI

- Evolución de market share de operadores internacionales y globales de terminales - 2010 y 2017 (al final de cada año)



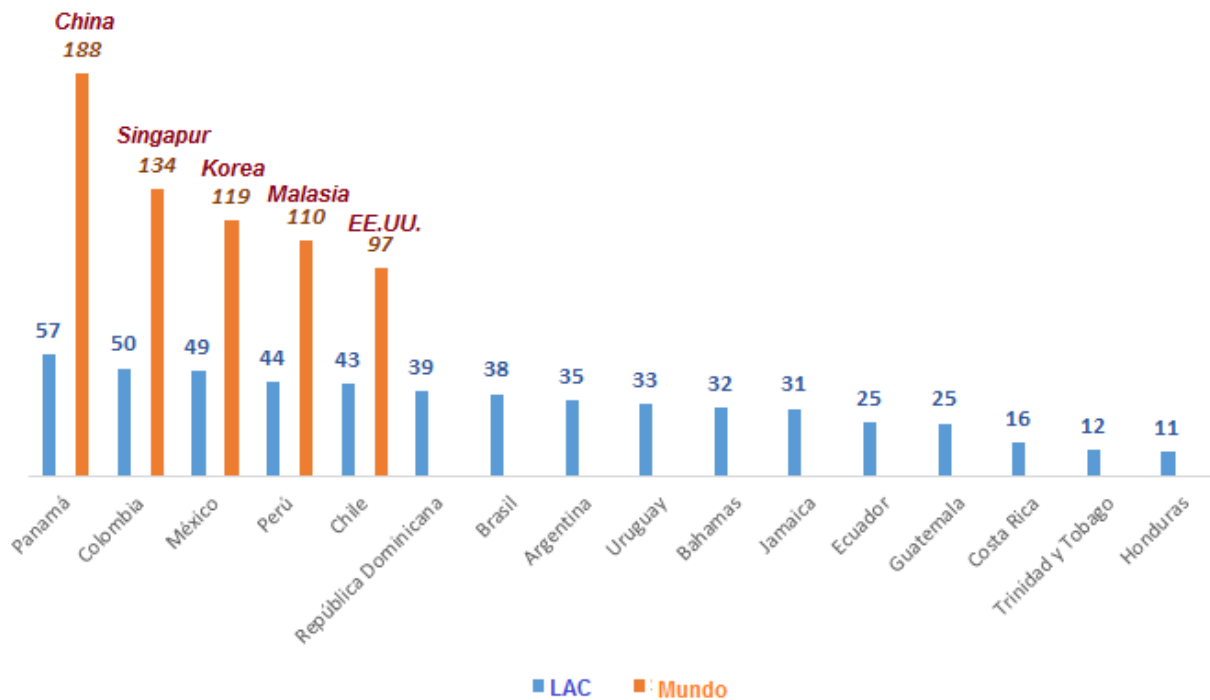
Estudio de Política Portuaria ANDI

- Top 10 operadores globales de terminales de contenedores 2010-2018 (al final de cada año)

	2010	2012	2014	2016	2018
1	HPH	HPH	HPH	Cosco	Cosco
2	PSA	APMT	APMT	HPH	HPH
3	APMT	PSA	PSA	APMT	PSA
4	DPW	Cosco	Cosco	PSA	DPW
5	Cosco	DPW	DPW	DPW	CMHI
6	MSC	TIL	TIL	TIL	APMT
7	Eurogate	China Shipping	CMHI	CMHI	Yilport
8	SSA	Hanjin	China Shipping	CMA CGM	SIPG
9	Evergreen	Eurogate	CMA CGM	Eurogate	ICTSI
10	Hanjin	Evergreen	Eurogate	Hanjin	TIL

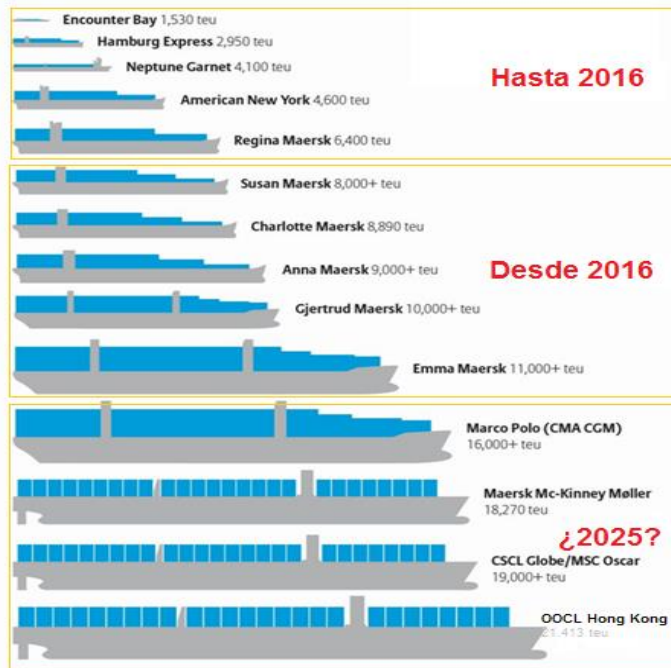
Estudio de Política Portuaria ANDI

- Conectividad de las cargas marítimas UNCTAD - 2018



Estudio de Política Portuaria ANDI

- El canal de Panamá

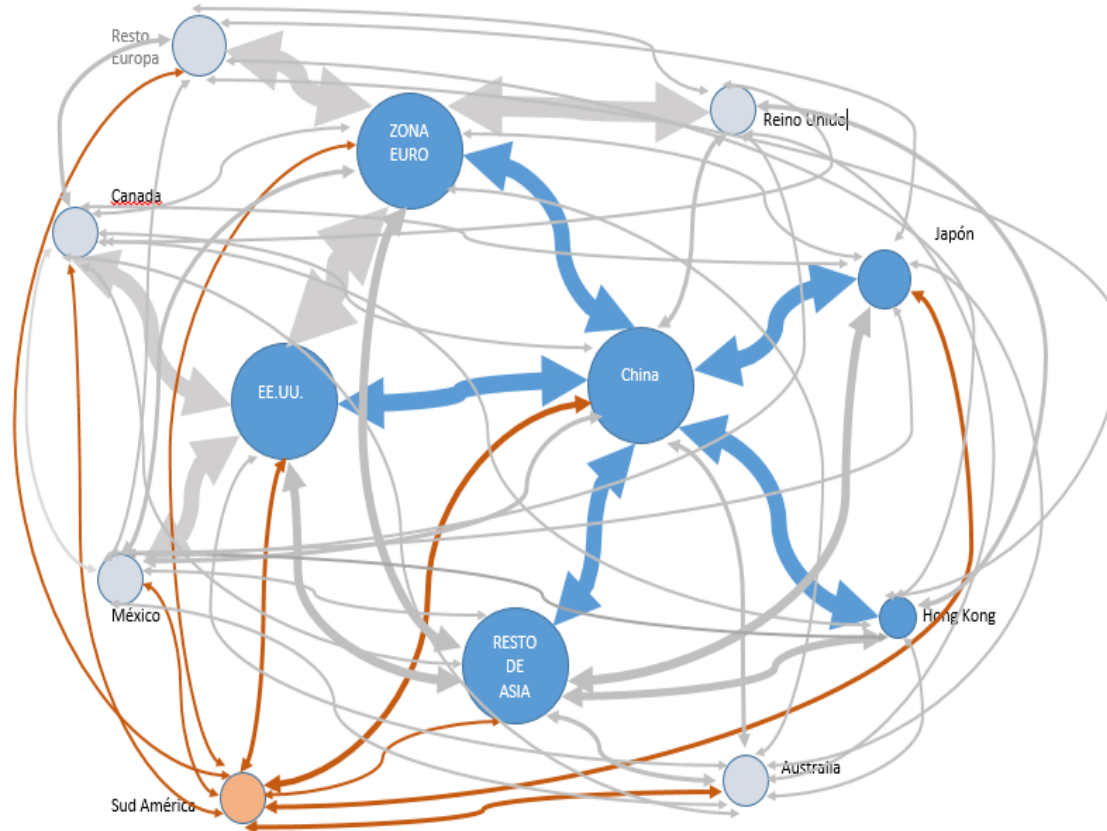


Estudio de Política Portuaria ANDI

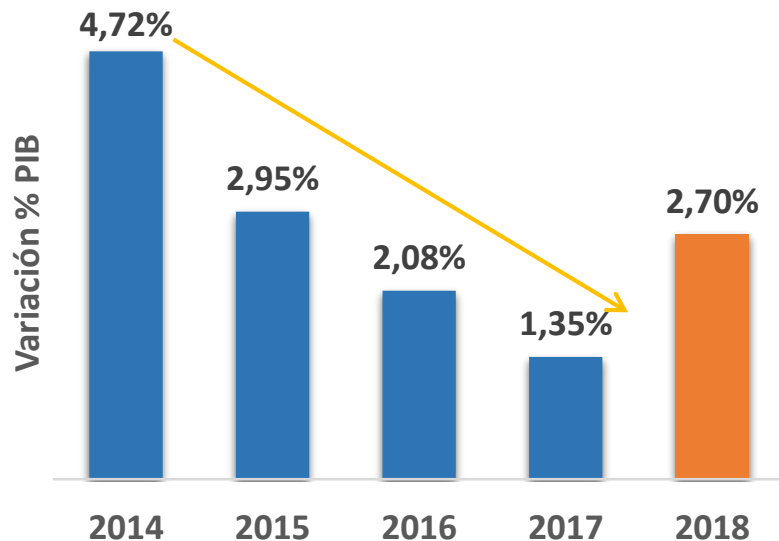
- Indicadores de competitividad WEF

#	País	0-100 (mejor)
1	Estados Unidos	85,6
2	Singapur	83,5
3	Alemania	82,8
4	Suiza	82,6
5	Japón	82,5
6	Países Bajos	82,4
7	Hong Kong	82,3
8	Reino Unido	82
9	Suecia	81,7
10	Dinamarca	80,6
28	China	72,6
33	Chile	70,3
46	México	64,6
60	Colombia	61,6
63	Perú	61,3

Estudio de Política Portuaria ANDI

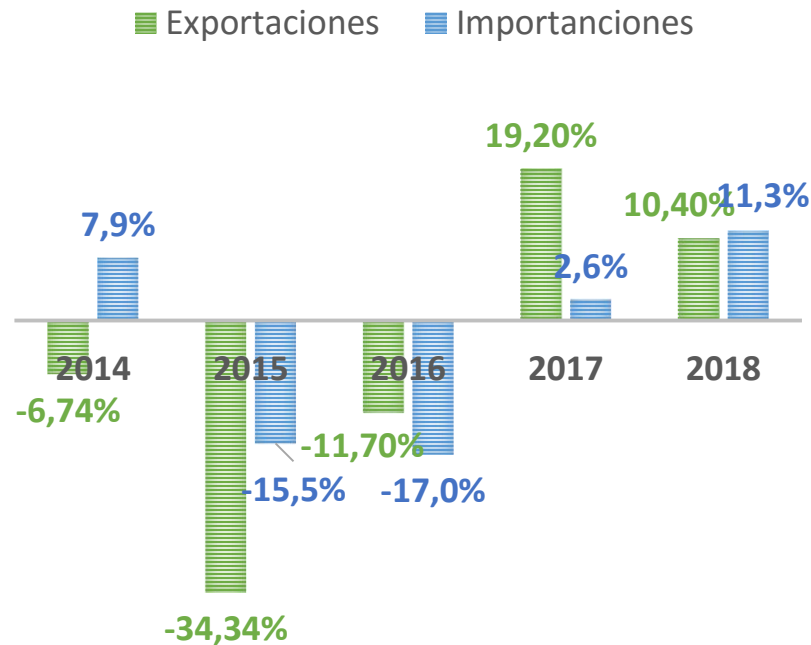


Variación Porcentual (%) del PIB en Colombia



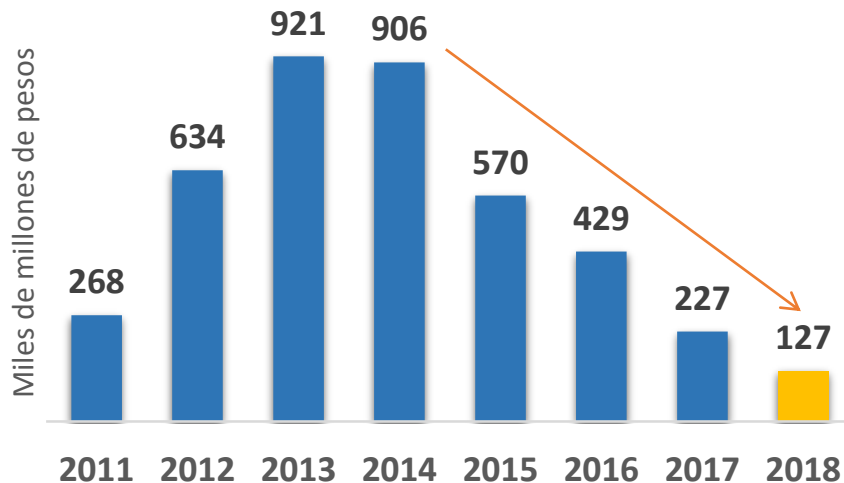
Fuente: DANE. Elaboración Propia

Variación % Exportaciones e Importaciones



Fuente: DANE. Elaboración Propia

Inversión Portuaria en Colombia 2011 - 2018

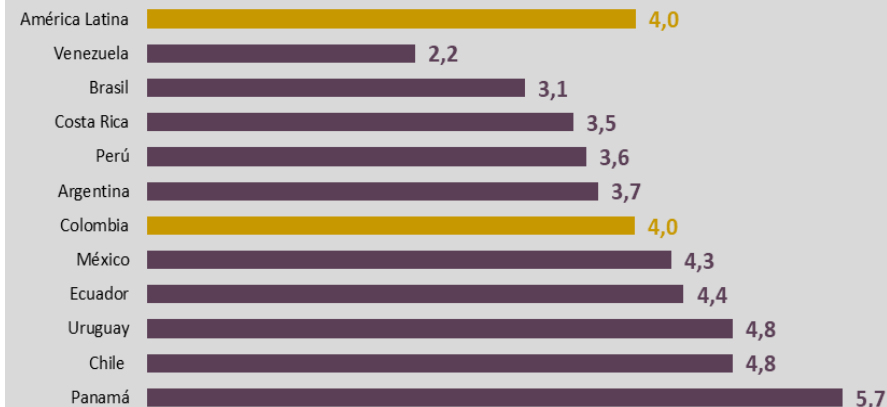


Cifras en Miles de Millones de Pesos Corrientes.

(*) La inversión del año 2018 incluye hasta el mes de noviembre

Fuente: ANI. Elaboración Propia.

Eficiencia en los servicios portuarios WEF Calificación (7 puntaje max.)

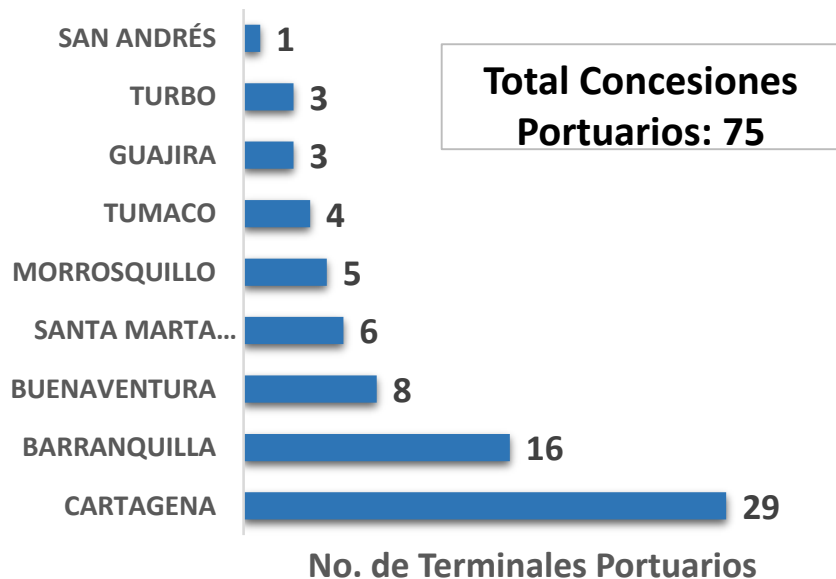


Fuente: WEF 2018

Fuente: World Economic Forum. The Global Competitiveness Report 2017-2018.
Elaboración ANDI

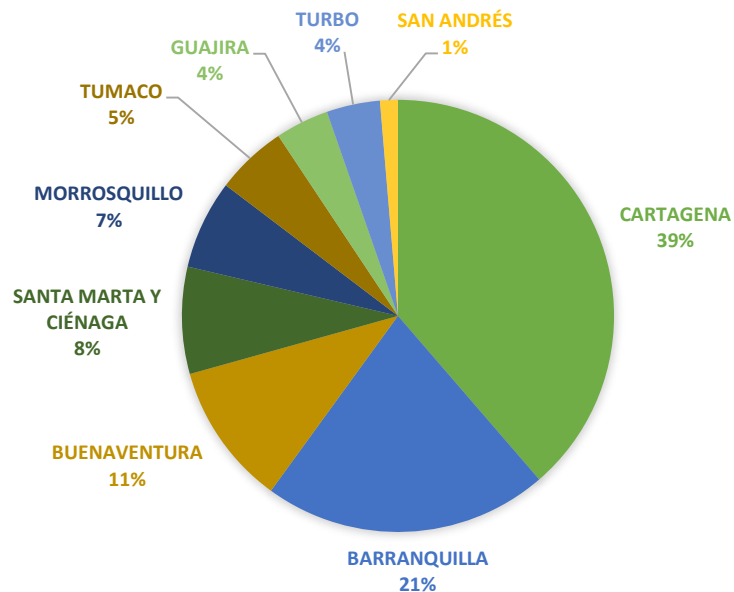
CONCESIONES EN COLOMBIA

Concesiones Portuarias en Colombia - 2018



Fuente: ANI y Cormagdalena. Elaboración Propia

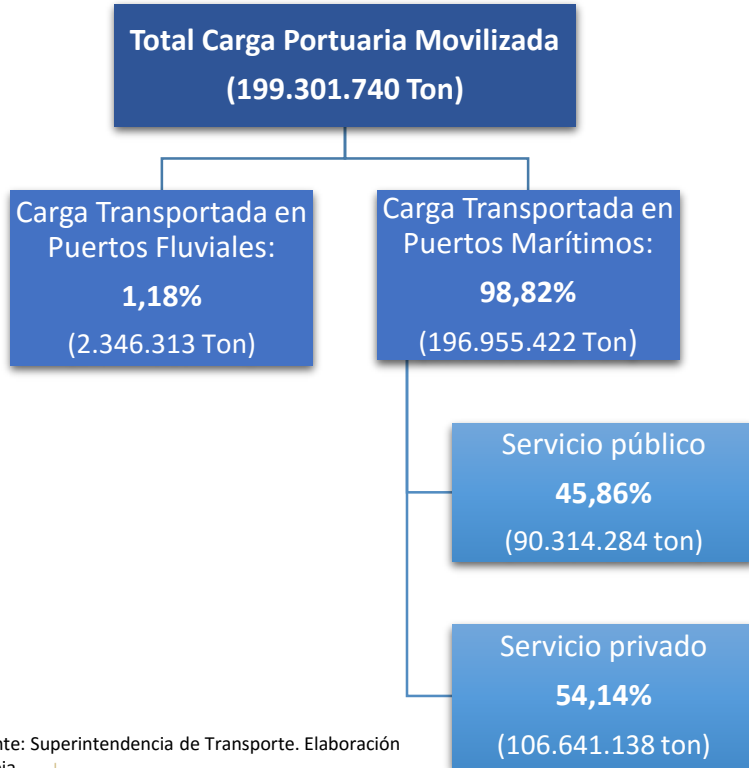
Participación % de Puertos por Zona Portuaria



Fuente: ANI y Cormagdalena. Elaboración Propia

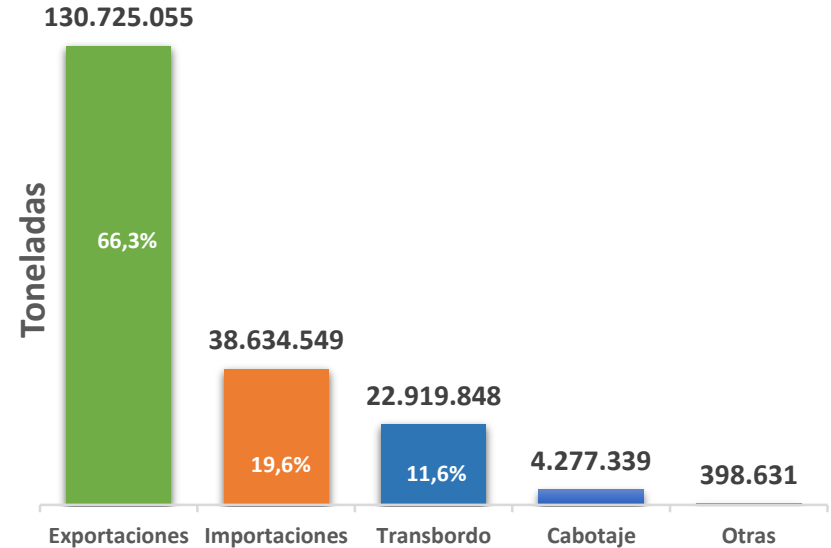
CARGA MOVILIZADA EN LOS PUERTOS DE COLOMBIA EN EL AÑO 2018 (I)

Terminales Marítimos en Colombia



Fuente: Superintendencia de Transporte. Elaboración Propia

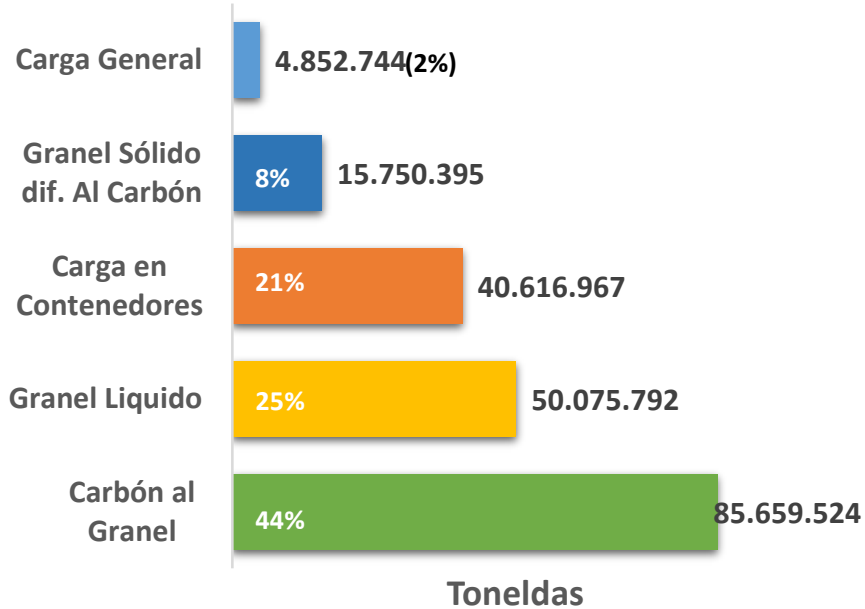
Carga Movilizada por Modalidad 2018



Fuente: Superintendencia de Transporte. Elaboración Propia

CARGA MOVILIZADA EN LOS PUERTOS DE COLOMBIA EN EL AÑO 2018 (II)

Tipo de Carga Movilizada en Colombia 2018



Fuente: Superintendencia de Transporte. Elaboración Propia

Tipo de Carga por Zona Portuaria

Las Zonas Portuarias de Santa Marta, Ciénaga y la Guajira movilizaron el **93,31%** del total del carbón.

Las Zonas Portuarias de Cartagena y Buenaventura transportaron el **92,43%** de la carga de contenedores.

Las Zonas Portuarias de Buenaventura, Barranquilla y Cartagena movilizaron el **89,83%** de la carga General.

Las Zonas Portuarias de Golfo de Morrosquillo y Cartagena, transportaron el **83,51%** del granel líquido.

Las Zonas Portuarias de Buenaventura y Barranquilla movilizaron el **67,47%** del granel solido distinto al carbón.

Fuente: Superintendencia de Transporte. Elaboración Propia

TIPO DE CARGA MOVILIZADA POR EXPORTACIONES E IMPORTACIONES

Según información aportada por la Superintendencia de Transporte, principales productos exportados e importados en el 2018:

EXPORTACIONES:

65,5%

Carbón Térmico
(85.659.524 toneladas)

28,6%

Petróleo Crudo
(37.388.702 toneladas)

1,5%

Hulla, Coque y Briquetas
(1.915.380 toneladas).

IMPORTACIONES:

17,9%

Petróleo Refinado
(6.909.467 toneladas)

12,1%

Maíz
(4.691.583 toneladas)

13,9%

Cereales
(5.346.435 toneladas).

56,1%

Otros
Productos (químicos
industriales, acero,
alimenticios)

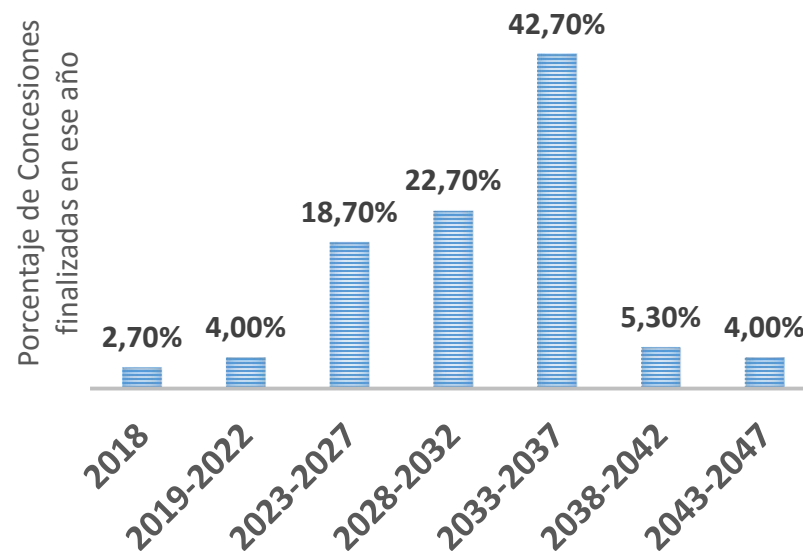
FECHAS DE TERMINACIÓN DE CONCESIONES PORTUARIAS VIGENTES

Tabla de Terminación de Concesiones Portuarias Vigentes

No.	RANGO DE FECHAS	No. DE PUERTOS	PARTICIPACIÓN %
1	2018	2	2,7%
2	2019-2022	3	4,0%
3	2023-2027	14	18,7%
4	2028-2032	17	22,7%
5	2033-2037	32	42,7%
6	2038-2042	4	5,3%
7	2043-2047	3	4,0%
TOTAL		75	100,0%

Fuente: ANI y Cormagdalena. Elaboración Propia

Grafica de Terminación de Concesiones Portuarias Vigentes



Fuente: ANI y Cormagdalena. Elaboración Propia

EVOLUCIÓN DE LAS METODOLOGÍAS DE CONTRAPRESTACIÓN POR TIPO DE CARGA

METODOLOGÍA	VIGENCIA	TIPO DE CARGA APROBADA EN LA METODOLOGÍA
CONPES 2550 de 1991	1991 a 1993	Aplicaba a todo tipo de carga. No se aplica hoy a ninguna SPR. La contraprestación es un pago fijo.
CONPES 2680 de 1993	1994 a 2013	Se aplica a una cantidad considerable de concesiones portuarias. La contraprestación es fija. No se afecta por carga movilizada.
Decreto 1873 de 2008	2008 a 2013	Se aplica a las SPR de Barranquilla, Santa Marta y Buenaventura. La contraprestación es totalmente variable
CONPES 3679 de 2010	2010 a 2013	Se aplica a los Puertos Carboníferos.
CONPES 3744 de 2013	Vigente	Componente fijo y componente variable por toneladas movilizadas. Se aplica a los nuevos permisos portuarios y/o cuando se modifican sustancialmente permisos vigentes según el art 17 de la ley 1 de 1991, que se refiere a “Cambios en las condiciones de las Contraprestaciones.”

PLAN DE EXPANSIÓN PORTUARIA 2013: CONPES 3744 DE 2013

FÓRMULA ACTUAL: $CTi = \alpha i \{(CFi) + (CVi)\}$

Donde:

- “*i*” es el año de la concesión
- “*CTi*” = Contraprestación en el año *i*
- “*αi*” = Factor de ajuste opcional en función de la recuperación de la inversión
- “*CFi*” = Componente Fijo en el año *i*
- “*CVi*” = Componente Variable en el año *i*

- ✓ Valora el costo de oportunidad de los recursos de uso público y de propiedad de la Nación escasos con potencial portuario entregados en concesión.
- ✓ Incorporar el volumen movilizado por las sociedades portuarias.
- ✓ Permitir un pago adicional de contraprestaciones cuando las sociedades portuarias soliciten un mayor plazo al requerido para la recuperación de las inversiones en condiciones atractivas al capital.

$$CF_i = [TMP * VR_i * (\text{Área Terrestre}_i + 10\% \text{ Área acuática}_i) + (\text{Tasainfra} * \text{Avaluo Infraestructura}_i)]$$

Donde:

TMP = Tasa Máxima de Predial aplicable anualmente a los avalúos catastrales autorizados en el primer inciso del Artículo 23 de la Ley 1450 de 2011 o cualquiera que lo modifique o sustituya.

Tasainfra: Tasa de infraestructura: Tasa TES tasa fija del plazo del proyecto portuario más 2%.

$$CV_i = \sum_{j=1}^J \text{Volumen}_{ij} * \text{Cargos}_{ij}$$

Donde:

J = Tipo de carga de conformidad con la clasificación de la Tabla 1 mencionada en el punto 3.1.5

Volumen_{ij} = Volumen de carga movilizada según clasificación de carga **j** por cada sociedad portuaria en el año **i** de la concesión, según el reporte de las sociedades a la Superintendencia de Puertos y Transporte.

CONTRAPRESTACIÓN POR ZONA PORTUARIA 2017-2018

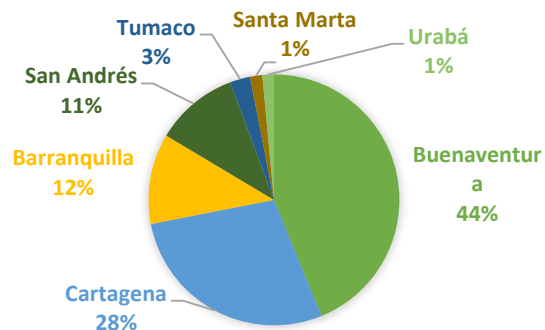
ZONA PORTUARIA	2017	Participación % 2017	2018	Participación % 2018
BUENAVENTURA	USD 21.954.352	35%	USD 22.412.605	37%
SANTA MARTA Y CIENAGA	USD 17.992.660	29%	USD 14.950.863	25%
GUAJIRA	USD 10.870.787	17%	USD 8.960.000	15%
CARTAGENA	USD 5.140.421	8%	USD 5.726.507	9%
MORROSQUILLO	USD 4.441.484	7%	USD 5.828.155	10%
TURBO	USD 1.633.025	3%	USD 1.777.358	3%
TUMACO	USD 606.391	1%	USD 737.692	1%
SAN ANDRES	USD 0	0%	USD 0	0%
TOTAL	USD 62.639.120	100%	USD 60.393.180	100%

Fuente: INVIAS.

No incluye contraprestación Cormagdalena

INVERSIÓN DE LA CONTRAPRESTACIÓN POR ZONA PORTUARIA

% de Inversión de la Contraprestación por Zona Portuaria



Inversión de la Contraprestación por Tipología

TIPO DE PROYECTO O INTERVENCIÓN	VALOR
Dragado	\$ 278.357
Obras de Protección Costeras	\$ 37.762
Estudios y Diseños Marítimos	\$ 17.634
Construcción Vial	\$ 10.285
TOTAL	\$ 344.038

Inversión de la Contraprestación por Zona Portuaria

ZONA PORTUARIA	VALOR
Buenaventura	\$ 150.739
Cartagena	\$ 96.644
Barranquilla	\$ 40.121
San Andrés	\$ 37.046
Tumaco	\$ 8.961
Santa Marta	\$ 5.424
Urabá	\$ 5.103
TOTAL	\$ 344.038

% de inversión de la Contraprestación por Tipología



Sistema Portuario Descentralizado

Chile: diez (10) empresas estatales que administran los diez (10) puertos.

Ecuador: Autoridades portuarias en cada provincia.

México: Autoridades Portuarias Integrales (API)

Costa Rica: Junta administradora de la vertiente Atlántico

Sistema Portuario Centralizado

Colombia: La Agencia Nacional de Infraestructura – ANI y la Corporación Autónoma Regional del Río Grande del Magdalena – Cormagdalena (para los puertos sobre el Río Magdalena)

Panamá: Autoridad Marítima de Panamá.

Regulación de Tarifas

Tarifas Liberalizadas

1. Chile

Tarifas establecidas en Contrato

1. Costa Rica
2. Ecuador
3. Panamá

Tarifas Reguladas

1. Colombia (*)

Tarifas Mixtas

1. Perú
2. México
3. Colombia (*)

TERMINO DE LAS CONCESIONES

PAÍS	PLAZO DE LA CONCESIÓN
COLOMBIA	Por regla general son veinte (20) años, prorrogables en un término igual por una sola vez. Sin embargo, en casos excepcionales puede ser mayor a 20 años, siendo el plazo máximo treinta (30).
CHILE	El plazo máximo legal para una concesión portuaria es de 30 años, la ley no permite la figura de la renovación acordada o automática. En el caso de los 20 años, se han dado extensiones de 5 o 10 años.
COSTA RICA	El plazo máximo de la Concesión es de treinta y tres años (33) años.
ECUADOR	Plazo de cincuenta (50) años.
PANAMÁ	Plazo máximo es de veinte (20) años, podrán ser prorrogable a solicitud del concesionario hasta por un plazo igual al señalado originalmente en el contrato de concesión
PERÚ	Plazo no mayor a treinta (30) años
MÉXICO	Plazo de 20 años. Prorrogas hasta por un plazo igual al otorgado en el contrato original.

En Colombia no existen unos criterios objetivos de evaluación, el seguimiento se vuelve subjetivo y se basa en la interpretación que cada delegatura tenga de la regulación vigente y a la estrategia de supervisión de la entidad

Modelos como Chile, Costa Rica, Perú, Panamá, México y Ecuador exigen al concesionario unos estándares de desempeño mínimos para garantizar una operación eficiente y la capacidad de responder a la demanda futura.

CHILE

Velocidad de transferencia mínima, tiempo de espera máximo y velocidad de transferencia promedio

COSTA RICA

El principal factor medido es el tiempo de espera/tiempo de servicio el cual no debe ser superior al 10% del tiempo de operación.

PERÚ

Tiempo de inicio de la descarga, niveles de servicio para carga rodante, tiempo de atención al usuario para retiro de su mercancía, niveles de servicio para carga fraccionada, tiempo para el zarpe de la nave y rendimiento de la operación de embarque o descarga.

MÉXICO

Los contratos de concesión en México obligan a las operadoras a operar las terminales de tal manera que se alcancen, por lo menos, los índices de productividad que se especifiquen en el programa operativo anual que cada año formulará la API (Administración Portuaria Integral).

PANAMÁ

Las grúas de contenedores que deberán contar con suficiente equipo de apoyo a fin de que cuenten con la capacidad para realizar no menos de veinticinco (25) movimientos de contenedores por hora/grúa.

ECUADOR

Tiempo para el inicio de operaciones comerciales de la nave, Tiempo para el desatraque de la Nave y Tiempos para la recepción de carga general, carga a granel y contenedores

INCENTIVOS A LA INVERSIÓN

El marco portuario en Colombia no establece incentivos claramente definidos para la inversión portuaria.

Las concesiones portuarias pueden habilitarse cómo Zonas Francas y obtener una disminución de 13 puntos en impuesto nacional de renta, pero este beneficio no es exclusivo para la actividad portuaria.

CHILE

El concesionario tiene oportunidad de realizar inversiones mayores de carácter opcional para mejorar la infraestructura portuaria, las cuales le dan derecho a recibir una extensión de 10 años sobre el periodo de la concesión pactado inicialmente.

PANAMÁ

Es posible realizar las inversiones necesarias para atender la demanda y mantener la competitividad. Será la Autoridad Marítima de Panamá quien incentive la creación de nueva infraestructura ante las amenazas en la competencia del sistema portuario panameño.

PERÚ

El contrato no establece ningún incentivo a las inversiones adicionales, pero el modelo portuario incluye una demanda garantizada para el concesionario.

MÉXICO

Deja en libertad a los concesionarios a que realicen las mejoras que este considere pertinente.

INCENTIVOS A LA PRODUCTIVIDAD

- HUBs de carga para el comercio marítimo internacional en Colombia: Cartagena y Buenaventura
- Estas dos bahías se ven sometidas a bajas tarifas que son exigidas por las alianzas navieras para mantener dichas terminales como su HUB de transbordo.
- A mayor volumen las terminales ofrecen una menor tarifa lo que tiene como consecuencia un menor ingreso total
- Sin embargo, Los concesionarios deben pagar al estado la misma contraprestación por cada contenedor adicional movilizado en la terminal.
- En el caso de Ecuador, se cuentan con unos estándares mínimos de productividad y es decisión de las terminales si quieren alcanzar mayores niveles a su cuenta y riesgo

INCENTIVOS A LA INDUSTRIA PORTUARIA

En Colombia no existen incentivos adicionales a la industria portuaria.

CHILE

Régimen sin restricciones en acceso a las inversiones al interior de los puertos estatales y de absoluta libertad de emprendimiento en los puertos de propiedad privada.

PANAMÁ

*Facilidades del concesionario para proponer y realizar inversiones y tarifas.
*Facultad otorgada al concesionario para disponer de las cargas abandonadas

COSTA RICA

El concesionario puede prestar servicios complementarios y fijar sus tarifas, sujeto a la autorización previa de la autoridad concedente.

MÉXICO

“Programa Nacional de Desarrollo Portuario”

PERÚ

Competencia entre puertos, sin restricciones en acceso a las inversiones al interior de los puertos públicos y de absoluta libertad de emprendimiento en los puertos de propiedad privada.

ECUADOR

Un reglamento de Dirección Nal. Marítima(DIGMER) reconoce las modalidades de delegación de servicios portuarios

PRINCIPALES DIFERENCIAS EN LOS MODELOS DE CONTRAPRESTACIÓN (I)

País	Componente Fijo	Componente Variable	Componente Adicional	Pago	Indexación	Otros Factores (**)	Metodología por Tipo de Carga	Incentivos de la fórmula
Colombia	Si, pago anual de acuerdo con los bienes de uso de públicos concesionados.	Sí, pago de acuerdo con la carga movilizada.	No Aplica	Anual	IPC	TIR, WAAC, ALFA	La autoridad establece una tarifa por tipo de carga.	No Aplica
Chile	Sí, equivalente a un pago por única vez (*)	Sí, pago acuerdo con la carga movilizada. El pago nunca será inferior a un pago mínimo establecido previamente.	Sí, únicamente en caso de proceso licitatorio. Pago de desempate de acuerdo a oferta en licitación pública.	Anual	Pagos actualizados a la inflación de los Estados Unidos	No Aplica	No Aplica	El componente variable incluye un incentivo, el cual consiste en si se supera cierta cantidad mínima de carga establecida en el contrato, a partir de ese punto la carga movilizada cuenta con una tarifa menor. A mayor nivel de carga, el puerto paga menos contraprestación por unidad.
Costa Rica	No Aplica	Cobro de una serie de tasas: canon máximo por explotación (5%), canon por fiscalización (1%) y contribución para el desarrollo regional (2.5%) sobre los ingresos brutos	No Aplica	Anual	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No existe pago mínimo en caso de que los ingresos brutos o la movilización de carga sea cero. Por lo anterior, el riesgo de demanda (con respecto al pago de la contraprestación) está completamente compartido entre el Estado y la Concesión Portuaria
Panamá	Sí, Canon fijo anual por el uso de los bienes públicos de acuerdo a avalúo comercial	Sí, pago acuerdo con la carga movilizada, diferenciación por tarifa de transbordo y carga local.	No Aplica	Anual	Quinquenal, promedio del índice del precio al consumidor de los cinco años anteriores.	No Aplica	No existe metodología por tipo de carga. Diferenciación por tarifa de transbordo y carga local.	No Aplica

PRINCIPALES DIFERENCIAS EN LOS MODELOS DE CONTRAPRESTACIÓN (II)

País	Componente Fijo	Componente Variable	Componente Adicional	Pago	Indexación	Otros Factores (**)	Metodología por Tipo de Carga	Incentivos de la fórmula
Ecuador	Sí, Canon anual fijo por el periodo de la concesión (no se encuentra disponible la información de cómo lo calcula la autoridad pública)	Sí, canon variable de acuerdo con la carga efectivamente movilizada, el cual se multiplica por una tarifa definida previamente.	No Aplica	Mensual	No Disponible	No Aplica	No existe metodología por tipo de carga. Diferenciación por tarifa de Contenedor y para la carga no contenerizada.	No Aplica
Perú	No Aplica	Sí, monto mensual variable determinado sobre un 3% de los Ingresos Brutos o Netos mensuales.	No Aplica	Mensual	No Disponible	No Aplica	No Aplica	No existe pago mínimo en caso de que los ingresos brutos o la movilización de carga sea cero. Por lo anterior, el riesgo de demanda (con respecto al pago de la contraprestación) está completamente compartido entre el Estado y la Concesión Portuaria
México	No Aplica	Sí, cobro de una tasa, la cual puede ser del 6% o 9% de acuerdo a la región portuaria sobre los ingresos brutos.	No Aplica	No Disponible	No Disponible	No Aplica	No Aplica	a) Disminución en contraprestación, si se realizan inversiones en los puertos; b) Diferenciación de tarifa de contraprestación de acuerdo con la zona portuaria; c) El riesgo de demanda totalmente compartido entre la parte pública y privada.

1. Estructuración de una nueva política portuaria que permita:

- Incluir la estrategia portuaria nacional dentro de los grandes alcances geo-estratégicos del país.
- Ajustarse a las condiciones actuales del sector portuario caracterizado por:
 - Crecimiento modesto de la economía y el comercio mundial.
 - Concentración del mercado naviero.
 - Procesos de integración horizontal y vertical del mercado portuario.
 - Escenario de mayor competencia interportuaria.
 - Buques más grandes.
- Fortalecer el modelo de concesiones al sector privado, salvaguardando la infraestructura y desarrollos portuarios con los que cuenta actualmente el país.

1. Estructuración de una nueva política portuaria que permita:

- Afianzar la posición colombiana y su ventaja competitiva en la región.
- Fortalecer las condiciones de competencia para los terminales de servicio público que son de importancia estratégica para Colombia.
- Creación de un plan maestro portuario apoyado en el reconocimiento de las características de las diferentes zonas portuarias y los diferentes tipos de carga.

2. Revisión del modelo económico actual para:

- Incluir incentivos para el concesionario cuando aumenta su productividad.
- Incentivar inversiones adicionales en las concesiones existentes y revisar la formula para calculo de la contraprestación de la metodología del Conpes 3744 de 2013.
- Crear otros incentivos para modernizarse y responder a los desafíos del sector (eficiencias operativas, productividad, competitividad).

2. Revisión del modelo económico actual para:

- Orientar e incentivar la inversión privada, sin imponer requerimientos fijos, resguardando y promoviendo la competencia, como se caracterizan varios modelos de América latina.
- Simplificar el modelo de cálculo de la contraprestación actual (conpes 3744).

3. Revisar el marco legal del sector para:

- Adecuar las normas, instituciones e instrumentos jurídicos para fortalecerlos y alinearlos con los nuevos objetivos sectoriales, facilitando los cambios y mejoras, impulso al desarrollo de negocios atractivos y sustentables a largo plazo.
- Adaptar los plazos de concesión a las nuevas exigencias de inversión para lograr la sostenibilidad financiera de los proyectos privados.
- Determinar el mecanismo a aplicar cuando apoyado en el estudio de capacidad portuaria no se considere necesario aprobar nuevas concesiones portuarias.
- Valorar los beneficios para la economía nacional de los proceso de integración horizontal y vertical .

4. Otras recomendaciones:

- Decidir la alternativa para ejecutar la profundización requerida del canal de acceso de Buenaventura.
- Es necesario que el Plan Nacional de Dragados y el Plan Nacional fluvial se pongan en marcha, garantizando la profundidad requerida en los canales de acceso y la integración de los puertos del Caribe con la principal arteria fluvial del país (Rio Magdalena).
- Evaluar la capacidad portuaria nacional con el fin de priorizar y aceptar las nuevas inversiones que se requieren en las eventuales nuevas concesiones portuarias y en los terminales portuarios existentes.

Gracias!!