

## SISTEMA GENERAL DE REGALÍAS: ¿CÓMO VA LA INVERSIÓN EN LOS DEPARTAMENTOS PORTUARIOS DE COLOMBIA?<sup>1</sup>

María del Pilar López Rodríguez<sup>a</sup>  
mapiloro111@gmail.com

*Fecha de recepción: agosto de 2014. Fecha de aceptación: octubre de 2014*

**Resumen:** Entre las apuestas estratégicas de crecimiento económico de Colombia se encuentra el incremento substancial de la capacidad portuaria del país. Este artículo propone la priorización de los recursos de regalías hacia el financiamiento de proyectos de inversión que fortalezcan el desarrollo de los departamentos con zonas portuarias en Colombia, como un instrumento de consolidación del modelo territorial, esencial para mejorar la competitividad internacional del país. Se evidencia el poco uso de las regalías como una fuente alternativa de recursos para el financiamiento de los nuevos proyectos portuarios y conexos.

**Palabras clave:** regalías, puertos marítimos, competitividad regional.

**Abstract:** One of the strategic bets Colombia's economic growth, is the substantial increase in port capacity in the country. This paper proposes prioritization of royalties to finance inversion projects that strengthen the development of the departments with port areas in Colombia, as a tool to consolidate the territorial model, essential to improve international competitiveness. The results show little use of royalties as an alternative source of funds for financing new port projects.

**Key words:** royalties, seaports, regional competitiveness.

### 1. INTRODUCCIÓN

Según lo propuesto en el Plan Nacional de Desarrollo 2014 – 2018, el camino hacia el desarrollo oportuno de Colombia descansa en tres pilares: sociedad equitativa, economía oportuna y medio ambiente. De las siete estrategias planteadas en el segundo pilar, dos tienen relación directa con las zonas portuarias: i) estrategias para tener mayor producción y exportación dentro de los ámbitos de agricultura e industria y ii) estrategias para incrementar la cantidad de vías desarrolladas (terrestres y marítimas) (Departamento Nacional de Planeación [DNP], 2011).

<sup>1</sup>Este artículo fue elaborado en el marco del proyecto de investigación "Sistema General de Regalías en Colombia: Realidades e implicaciones en la distribución espacial de los recursos minero-energéticos.", del grupo de investigación "Economía, Gestión, Territorio y Desarrollo Sostenible- GEOS", adscrito a la Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas de la Universidad de San Buenaventura Cali.

<sup>a</sup>Magíster en Políticas Públicas, Universidad Torcuato Di Tella – Buenos Aires, Argentina. Economista, Universidad Autónoma de Occidente – Cali, Colombia. Docente T.C. e investigadora del grupo GEOS, Universidad de San Buenaventura Cali, Colombia.



Esta apuesta económica es altamente representativa si se piensa en la estrecha relación que existe entre la dinámica del comercio exterior y los puertos marítimos colombianos, aunado al auge minero-energético que está viviendo el país. Al respecto se tiene según la DIAN, que entre Enero y Junio de 2014 se importaron 22.233.905 toneladas, el 97,3% de la carga por vía marítima, mientras la carga exportada fue de 66.145.048 toneladas, el 98,7% por vía marítima. Complementariamente, según cifras del DANE entre Enero y Julio de 2014, el 60,5% del valor de las exportaciones correspondieron al sector minero, 10 años atrás la participación de este sector con respecto al total de las exportaciones era de tan sólo el 29%.

Colombia cuenta con 10 zonas portuarias marítimas, ocho de ellas ubicadas en la costa caribe y dos de ellas en la costa pacífica. Los departamentos que abarcan dichas zonas son: Atlántico, Bolívar, La Guajira, Magdalena, Nariño, San Andrés, Sucre y Valle; y si bien estos podrían considerarse como puentes de desarrollo, la realidad se presenta distinta: un ejemplo de ello es el índice de necesidades básicas insatisfechas (NBI), que a excepción del Valle evidencia para los departamentos en mención un porcentaje de la población con necesidades básicas sin cubrir superior al NBI nacional, que para el 2011 el DANE estimó en el 27,78%.

La provisión de bienes y servicios públicos por parte de los gobiernos locales representa una de las mayores competencias asignadas constitucionalmente, pero la capacidad fiscal de los territorios para cumplir con la ejecución del gasto público no da abasto, aún con rentas complementarias como las transferencias provenientes del Sistema General de Participaciones (SGP). ¿En dónde queda entonces la política de desarrollo portuario del país? Una fuente importante de recursos para la financiación del desarrollo territorial de las regiones portuarias, alternativa a los recursos de inversión de la Nación y al esquema de concesiones privado, lo constituyen las regalías, ya que el nuevo sistema posibilita la inversión en proyectos de alto impacto, que promuevan el desarrollo y la competitividad regional, con prelación hacia la población más pobre.

Bajo esta línea, el propósito de este documento es identificar los avances del nuevo Sistema General de Regalías (SGR) en materia de inversión, para los ocho departamentos del país que cuentan con zonas portuarias, con el ánimo de promover el control social de estos recursos y vigilar la gestión pública de los mismos. Este artículo comienza con los elementos teóricos que dan cuenta de la relación entre las regalías, la descentralización fiscal y el desarrollo económico; seguidamente se da paso a una descripción sucinta de las regiones objeto de estudio, para luego analizar el componente de inversión del nuevo SGR; y se finaliza con una discusión de los resultados a manera de reflexión final.



## 2. CONSIDERACIONES TEÓRICAS SOBRE REGALÍAS

La relación entre la explotación de recursos mineros energéticos y el apalancamiento del desarrollo económico sobre estas actividades extractivas, ha sido ampliamente discutida en la literatura económica: una perspectiva es la teoría de la maldición de los recursos naturales, cuyo argumento principal expone que los países con estructuras económicas sustentadas en la minería, tienden a un pobre crecimiento económico en el largo plazo (Sachs and Warner, 1997, 2001; Auty and Gelb, 2000; Collier and Goderis, 2007). El caso colombiano pareciera exhibir muestras de ello, según los resultados del estudio de Perry y Olivera (2010, 15-6) "la presencia de producción de hidrocarburos parece tener un efecto negativo significativo sobre el crecimiento departamental...Por su parte, el efecto de la presencia de explotaciones carboníferas tiene efectos positivos, aun cuando estos no son significativos en todas las estimaciones"; por lo que algunos departamentos ya se han pronunciado:

La Guajira debe abandonar su modelo de desarrollo con base en la explotación y extracción de los recursos naturales (carbón, gas y sal) e iniciar un proceso auténtico de transformación productiva, redefiniendo las funciones y el papel que hasta ahora ha venido desempeñando el Estado y la sociedad regional (Gobernación de la Guajira, 2012, 30).

¿Qué alternativas existen? Si bien hay evidencia sobre los impactos negativos asociados a la abundancia y las bonanzas minero-energéticas (Marroquín, 2006; Hinojosa, Bebbington, Barrientos and Addison, 2010); es necesario canalizar la transitoria abundancia de estos recursos, para aminorar dichos efectos, tal como lo expone la Comisión Económica para América Latina y El Caribe:

América Latina y el Caribe enfrentan retos y tensiones en relación con el manejo y aprovechamiento de los recursos naturales. Entre otros, debe lograr mayor progresividad en la participación del Estado en las rentas extraordinarias por explotación minera —particularmente dada la persistencia del actual ciclo de auge— y preservar el dinamismo de la inversión en ese sector, así como en el de los hidrocarburos y las exportaciones agrícolas. (CEPAL, 2013, 7)

Acorde a lo anterior, dentro del proceso de descentralización adoptado hace varias décadas por el Estado colombiano, se reestructuró el SGR mediante el Acto Legislativo No. 5 de 2011; ya que la descentralización de las regalías<sup>2</sup> puede constituir un buen apalancamiento financiero para los gobiernos locales (Abril, 2012, 23); para ello el artículo 361 de la Constitución Política Colombia de 1991 establece que las regalías se destinarán:

Al financiamiento de proyectos para el desarrollo social, económico y ambiental de las entidades territoriales; al ahorro para su pasivo pensional; para inversiones físicas en educación, para inversiones en ciencia, tecnología e innovación; para la generación

<sup>2</sup> Entendida como la contraprestación económica a favor del Estado colombiano, causada por la explotación de un recurso natural no renovable.



De ahorro público; para la fiscalización de la exploración y explotación de los yacimientos y conocimiento y cartografía geológica del subsuelo; y para aumentar la competitividad general de la economía buscando mejorar las condiciones sociales de la población.

### 3. REFERENTES SOCIOECONÓMICOS DE LOS DEPARTAMENTOS PORTUARIOS EN COLOMBIA

En años recientes, el impulso que la globalización le ha dado al comercio internacional ha puesto de manifiesto la importancia que tiene la actividad portuaria como factor de crecimiento y desarrollo de las economías locales; por lo que se esperaba que las regiones que cuentan con ventajas geográficas potenciadoras del comercio internacional, como lo son los puertos fluviales y marítimos, puedan apropiarse en mayor medida de los beneficios<sup>3</sup> derivados de estos procesos de interrelación económica supranacional. No obstante, la realidad en Colombia parece diferir con esta hipótesis: Aguilera y Galvis (2002) señalan que "La Costa Caribe es una de las regiones del país que muestra un rezago relativo en su desarrollo frente a otras áreas geográficas del territorio nacional" (p. 7), mientras Pérez (2007) ratifica esta situación para la otra zona costera del país:

El Valle del Cauca, pese a ser parte de la Costa Pacífica, región con departamentos muy pobres como Chocó y Nariño, es uno de los departamentos con mejores indicadores socio-económicos junto con Antioquia y Bogotá. Sin embargo, paradójicamente, la población que le otorga su condición costera, el municipio de Buenaventura, no refleja los buenos resultados del departamento al que pertenece, aun siendo la ciudad que alberga uno de los puertos marítimos más importantes del país (p. 2).

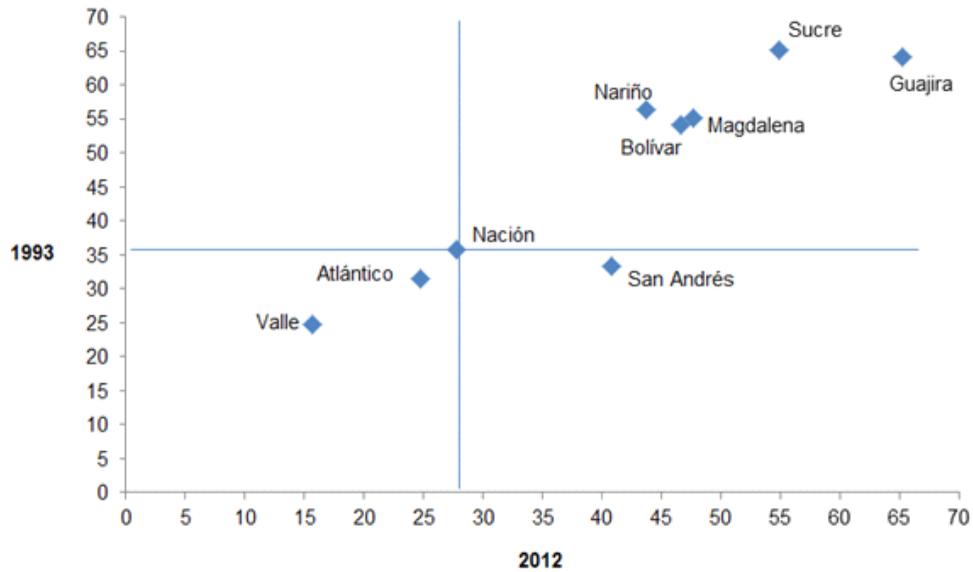
Una aproximación a la problemática referida se presenta en el Gráfico 1. Si bien la población con NBI en los departamentos del Valle y Atlántico no sólo se redujo, sino que se mantuvo por debajo de la media nacional; el NBI en Buenaventura ascendía al 36,06 % en 1993 y al 35,85 % en el 2012; mientras que en Barranquilla fue del 27,76 % en 1993, y del 17,72 % en el 2012.

Los departamentos de Bolívar, Nariño, Magdalena y Sucre disminuyeron su índice de NBI pero permanecieron por encima de la media nacional; entre tanto, los departamentos que podrían considerarse en peor situación son: La Guajira, ya que no sólo se mantuvo por encima de la media en el país, sino que su población con NBI se incrementó en 1,15 puntos porcentuales; y San Andrés, que pasó de estar por debajo de la media nacional en 1993 a encontrarse por encima en el 2012, incrementando su población en condiciones de pobreza en 7,53 puntos porcentuales.

<sup>3</sup> Acceso a mercados, precios más bajos para las importaciones de insumos y bienes intermedios, adopción de mecanismos de transferencia tecnológica, entre otros.



**Gráfico 1.** Colombia. Departamentos portuarios. Población con Necesidades Básicas Insatisfechas. 1993 y 2012. Valores porcentuales.



Elaboración propia. Fuente: DANE

Grosso modo, en casi veinte años el panorama de la pobreza en estos ocho departamentos no ha cambiado significativamente. Si bien la dinámica económica asociada al mercado privado pueden coadyuvar a mejorar el bienestar general de la población, la competencia de redistribuir esos ingresos equitativamente entre toda la población recae en el gobierno central y subnacionales; por lo que se esperaría una relación directa entre el desempeño fiscal de las entidades territoriales (Ver Tabla 1) y su capacidad de mejorar las condiciones de vida de su población.

**Tabla 1.** Colombia. Departamentos portuarios. Desempeño fiscal. 2000 y 2012

Año	2000		2012		Desempeño	
	Posición	Indicador	Posición	Indicador	Cambio*	Indicador**
Atlántico	11	58,95	2	76,98	+	Sostenible
Sucre	18	65,10	4	76,34	+	Sostenible
Valle	7	35,06	9	74,42	-	Sostenible
Bolívar	9	54,11	10	74,05	-	Sostenible
La Guajira	21	50,24	18	70,86	+	Sostenible
Magdalena	13	54,88	20	68,92	-	Vulnerable
Nariño	5	50,81	22	66,90	-	Vulnerable
San Andrés	3	44,29	29	55,62	-	Riesgo



**Nota:** \*El desempeño para el departamento es positivo si asciende en el ranking (siendo el mejor 1, y el peor 32). \*\*La interpretación del indicador es: i)  $\geq 80$  solvente, ii)  $\geq 70$  y  $< 80$  sostenible; iii)  $\geq 60$  y  $< 70$  vulnerable, iv)  $\geq 40$  y  $< 60$  riesgo, y v)  $< 40$  deterioro. Fuente: Desempeño fiscal de los departamentos – DNP.

Según los indicadores de desempeño fiscal estimados por el DNP y resumidos en la Tabla 1, se puede identificar que de manera general los ocho departamentos mejoraron su desempeño fiscal, aun así, en términos relativos departamentos como: Valle, Bolívar, Magdalena, Nariño y San Andrés; desmejoraron su posición en el ranking. Dentro de los indicadores de desempeño fiscal está la magnitud de la inversión<sup>4</sup>, que salvo para San Andrés (44,40%) y Valle (68,11 %), se encontraba entre el 74,42 % y el 90,78% para los seis departamentos restantes; no obstante, al contrastar este buen dinamismo de la inversión (en formación bruta de capital y social) con el respaldo del servicio de la deuda<sup>5</sup> se tiene el pago de los créditos públicos de Atlántico, Valle, Nariño y San Andrés superaban entre 2,5 y 10 veces los ingresos disponibles que lo respaldan.

El desempeño fiscal de los departamentos en referencia condiciona su capacidad de transformar substancialmente las condiciones de pobreza de su población, en especial para aquellos cuyas finanzas son vulnerables o están en riesgo. Para resumir, La Contraloría General de la República de Colombia (2010) señala que:

Los puertos ejercen un papel muy débil como dinamizadores y generadores de oportunidades de desarrollo económico y social para las localidades donde están ubicados; las ciudades que cuentan con esta ventaja natural de poseer un puerto, normalmente están ubicadas en departamentos que tienen alta participación en la economía nacional, por su representatividad dentro del PIB nacional, lo cual contrasta con los índices de pobreza que allí se presentan, manifestados en altos porcentajes de Necesidades Básicas Insatisfechas (p.75-76).

#### 4. EL NUEVO SGR EN LOS DEPARTAMENTOS PORTUARIOS DE COLOMBIA

De lo descrito en los apartados anteriores se podría inferir la necesidad de identificar y estructurar políticas de alto impacto encaminadas a la reducción de la pobreza en estos departamentos de vocación portuaria -y por qué no, exportadora-. Dado que las principales fuentes de financiamiento con las que cuentan estas entidades territoriales están orientadas a cubrir los gastos de funcionamiento y de inversión social (mayormente asociados al mejoramiento en la provisión y ampliación de la cobertura de bienes y servicios básicos), la puesta en marcha de proyectos que optimicen la estructura económica de estas regiones, apoyadas en sus ventajas comparativas (portuarias), puede encontrarse en los recursos por regalías.

Hasta el 2011 gran parte de las regalías se repartían mediante asignación directa entre los departamentos y municipios productores, y el restante entre las otras entidades territoriales a través del Fondo Nacional de Regalías. Si bien la normativa (principalmente la Ley 141 de 1994 y el Decreto 1747 de 1995) establecía algunas

<sup>4</sup>El indicador de magnitud de la inversión pública permite cuantificar el grado de inversión que hace la entidad territorial, respecto del gasto total. Se espera que este indicador sea superior a 70%.

<sup>5</sup>proporción de los ingresos disponibles que están respaldando el servicio de la deuda y se espera que la deuda total no supere la capacidad de pago de la entidad ni comprometa su liquidez en el pago de otros gastos.

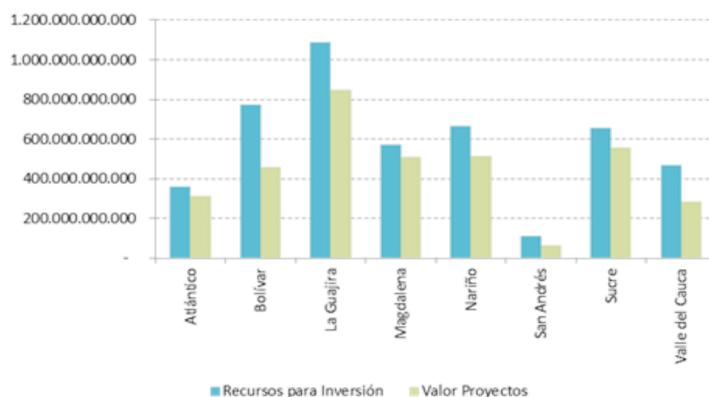


consideraciones sobre los mecanismos de inversión de estos recursos, esto no fue suficiente y se presentaron serios problemas asociados a: inequidad en la distribución, malos manejos de los recursos, ineficiencia en la inversión entre otros. Para ejemplificar, un estudio de Candelo, Durán, Espitia, Garcés y Restrepo (2010) revela una gran disparidad en la asignación de estos ingresos entre los municipios, y para la mayoría de estos, un bajo impacto en el uso de las regalías para mejorar la gestión social.

Producto de la problemática descrita se reestructura el sistema y entra a regir bajo la Ley 1530 de 2012 el nuevo SGR, que en esencia disminuyó las asignaciones directas que percibían las entidades territoriales productoras y con áreas de influencia<sup>6</sup>, y canalizó los recursos a través de cinco fondos: dos destinados al ahorro<sup>7</sup> y tres para financiar la inversión<sup>8</sup>.

En el Gráfico 2 se presenta el valor de las regalías que presupuestalmente fueron distribuidas a cada uno de los ocho departamentos estudiados, durante el periodo 2012-2014 para financiar proyectos de inversión; así como también, el valor de los recursos que han sido aprobados para financiar dichos proyectos. Estos departamentos<sup>9</sup> concentran el 26,0 % (\$4,68 billones) del total de las regalías destinadas a inversión<sup>10</sup> para esos tres años (\$17,98 billones).

**Gráfico 2.** Colombia. Regiones portuarias. Sistema General de Regalías. Total de recursos presupuestados para inversión y valor de los proyectos aprobados financiados con recursos del sistema. 2012-2014. valores en pesos corrientes.



*Nota: El total de los recursos para inversión corresponde a la sumatoria de las asignaciones presupuestales directas, del Fondo de Compensación Regional, del Fondo de Desarrollo Regional y del Fondo de Ciencia y Tecnología para el periodo 2012 -2014. Fuente: Decreto 1243 de 2012 y Ley 1606 de 2012. Cálculos y elaboración propia.*

<sup>6</sup> Son las entidades territoriales con puertos marítimos y fluviales por donde se transportan dichos recursos y áreas conexas a los puertos.

<sup>7</sup> Fondo de Ahorro y Estabilización (FAE), y el Fondo de Ahorro Pensional Territorial (FONPET).

<sup>8</sup> Fondo de Ciencia y Tecnología, Fondo de Compensación Regional y Fondo de Desarrollo Regional.

<sup>9</sup> Este valor corresponde tanto a los recursos asignados a la gobernación, como a los municipios de los ocho departamentos del estudio.

<sup>10</sup> Los proyectos que quieran financiarse con recursos de regalías pueden hacerse con cargo a las regalías asignadas directamente, como a través de los fondos de Desarrollo, de Compensación y de Ciencia y Tecnología. El valor de los recursos por inversión del Gráfico 3 corresponden a la sumatoria de estos cuatro aspectos



En términos nominales se destaca La Guajira como el mayor receptor de recursos dentro del comparativo, ya que captura el 23,3 % de los recursos destinados a estos departamentos, y ha asignado el 77,7 % de las regalías a proyectos de inversión; mientras que San Andrés aparece como el de menor captación de regalías con el 2,3 % y a la fecha ha invertido el 59,1 % de sus recursos. No obstante, en términos per cápita San Andrés es la región que recibe más regalías, seguida de La Guajira, con \$1.41 millones por habitante y \$1,17 millones por habitante respectivamente; en contraste con el Valle y Atlántico que presentan los últimos lugares, con \$102 mil y \$147 mil de regalías para inversión por habitante.

Si bien un objetivo del SGR es priorizar la distribución de estos recursos hacia la población más pobre - por lo que es de esperarse que las regiones más ricas como Atlántico y Valle reciban menos regalías - (Ley 1530 de 2012), el reto de promover el desarrollo y la competitividad regional es aún mayor para los departamentos con un segmento considerable de la población en condiciones estructurales de pobreza, entre los que se encuentran precisamente La Guajira y San Andrés.

¿Cómo se han canalizado los recursos por regalías desde el cambio de sistema? En términos del volumen de proyectos aprobados, la Tabla 2 muestra que Nariño es el líder dentro de los ocho departamentos, con el 29,7% del total de los proyectos, seguido por Sucre (20,2 %), Bolívar (14,8 %) y La Guajira (14,5 %).

**Tabla 2.** Colombia. Departamentos portuarios. Total de proyectos aprobados. 2012-2014 (septiembre).

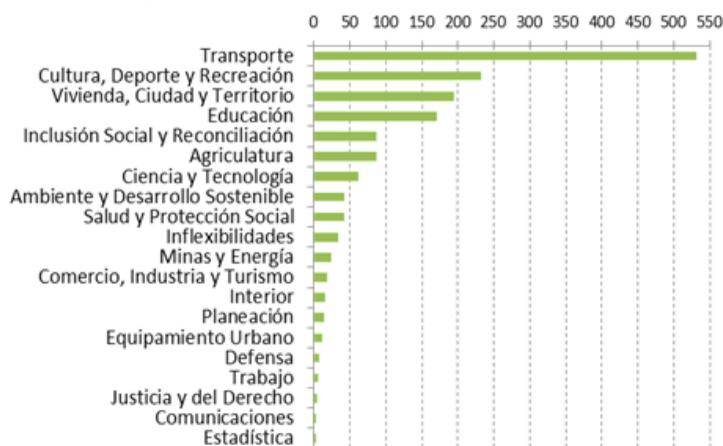
Departamento	Cantidad
Nariño	471
Sucre	318
Bolívar	234
La Guajira	228
Valle	119
Magdalena	117
Atlántico	80
San Andrés	10
Total	1577

Fuente: DNP. Cálculos y elaboración propia.



Entre tanto, en términos de las áreas priorizadas para la inversión con regalías, en el Gráfico 3 se presenta de manera agregada la cantidad de proyectos que han sido aprobados por los órganos colegiados correspondientes por sector.

**Gráfico 3.** Colombia. Departamentos portuarios. Sistema General de Regalías. Número de proyectos aprobados por sector. 2012-2014 (septiembre).



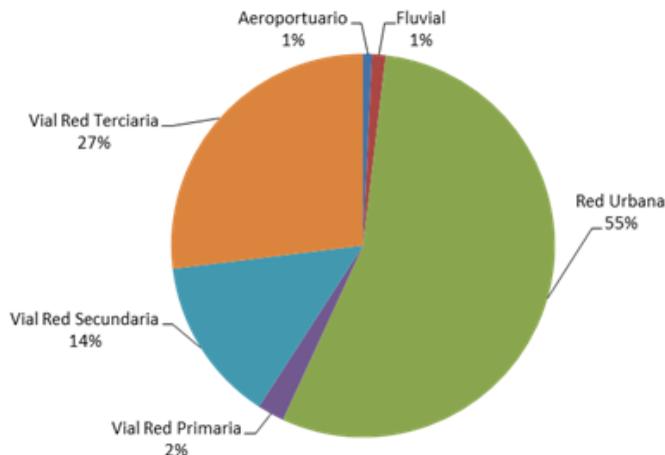
Fuente: DNP. Cálculos y elaboración propia.

Entre los años 2012 y hasta septiembre del año 2014 el sector que ha concentrado el mayor número de proyectos aprobados es el de Transporte, con 531 proyectos que suman \$1,15 billones; siendo los departamentos con mayor número de proyectos aprobados: Nariño (141), Sucre (129) y Bolívar (93). Con 232 proyectos aprobados, el segundo sector es el de Cultura, Deporte y Recreación, por un total de \$154,76 mil millones, liderado por Nariño (87), Bolívar (44) y Sucre (31). El tercer sector es el de Vivienda, Ciudad y Territorio, con 194 proyectos aprobados por un valor de \$260,84 mil millones, con Nariño (71), Sucre (42) y La Guajira (34) como los departamentos con más cantidad de proyectos en este sector.

Complementariamente, en el Gráfico 4 se aprecia que los subsectores con mayor número de proyectos aprobados dentro del sector transporte están asociados a la construcción y mejoramiento de la malla vial: Red Urbana (292 proyectos), Red Terciaria (143 proyectos) y Red Secundaria (74); no obstante, respecto al valor de la inversión la jerarquía varía: Para los proyectos de Red Urbana se han asignado \$310.2 mil millones, que incluyen la construcción y mejoramiento de vías urbanas; la asignación para los proyectos de Red Terciaria es de \$179,44 mil millones, destinados principalmente a la elaboración de estudios y pavimentación de carreteras que conectan corregimientos, veredas y municipios; y en los proyectos de Red Secundaria se han asignado \$415,64 mil millones. Para estos tres casos Sucre se destaca por ser el departamento con mayor valor de la inversión, mientras Nariño es el que presentó mayor número de proyectos.



**Gráfico 4.** Colombia. Departamentos portuarios. Sistema General de Regalías. Número de proyectos aprobados en el sector transporte por subsector. 2012-2014 (septiembre). Valores porcentuales.



Fuente: DNP. Cálculos y elaboración propia.

En contraste, los proyectos aprobados en el subsector fluvial tan solo representan el 1% del total, siendo seis: cinco presentados en Nariño y uno en Bolívar (Ver Tabla 3), por un total de 1,53 mil millones.

**Tabla 3.** Colombia. Departamentos portuarios. Sistema General de Regalías. Descripción de los proyectos aprobados en el subsector transporte fluvial. 2012-2014 (septiembre).

Departamento	Descripción	Estado	Valor SGR
Bolívar	Construcción de muelle fluvial de pasajeros en la cabecera municipal de Altos del Rosario - Bolívar, Caribe.	Sin contratar	\$155.628.724
Nariño	Construcción muelle saltadero Francisco Pizarro - Nariño, Occidente.	En ejecución	\$421.327.694
	Construcción de muelle - Municipio de Mosquera, Nariño.	En ejecución	\$266.971.072
	Construcción dos muelles en la cabecera municipal sobre el río Iscuande - Municipio de Santa Bárbara, Nariño, Occidente.	En proceso de contratación	\$209.480.214
	Mejoramiento de muelle y construcción de estructura de acceso en la vereda Palambi, río Chagui - Municipio de Tumaco, Nariño, Occidente.	Terminado	\$213.510.484
	Construcción de infraestructura para el transporte fluvial en la vereda barro colorado - Municipio de Tumaco, Nariño, Occidente.	Sin contratar	\$266.606.355
<b>Total</b>			<b>\$1.533.524.543</b>

Fuente: DNP. Cálculos y elaboración propia.



## 5. CONCLUSIONES

Entre los objetivos propuestos en el SGR se encuentra que estos recursos deben direccionarse a promover el desarrollo y la competitividad regional, bajo condiciones de equidad en la distribución de los ingresos, que contribuya a mejorar la inclusión y la equidad social. Aunque existe evidencia de una distribución interregional de las regalías acorde las condiciones socioeconómicas<sup>11</sup> de los departamentos portuarios; no es muy clara la armonización entre las necesidades prioritarias de la población (condiciones socioeconómicas) y de la economía de estos territorios (competitividad internacional); y la priorización de los proyectos de inversión con el SGR.

El 33,7% de los proyectos de inversión aprobados por los ocho departamentos portuarios para ser financiados por regalías pertenecen al sector transporte, y dentro de estos, el 1% está asociado al subsector fluvial. Dada la importancia que tiene el transporte marítimo en estas regiones, ¿qué podría explicar estos bajos niveles de inversión? La respuesta podría estar en el modelo de concesión privado como una fuente alternativa a la participación pública, para financiar la modernización de la infraestructura portuaria, especialmente aquella que soporta la actividad del sector minero (INCOPLAN, 2010).

Si bien esta estrategia consiguió responder a la necesidad de adaptar rápida y eficientemente el territorio a las nuevas condiciones de mercado internacionales que se vivieron en la década del 90, y el fracaso del modelo de la administración centralizada de los puertos marítimos (Viloria, 2000; Collazos y Borrero, 2006); un informe de la Contraloría General de la República considera que en Colombia:

La existencia de diversos organismos estatales competentes, con escasa presencia en las localidades donde se desarrolla la actividad portuaria, diluye la posibilidad de concreción, visión global, unicidad de criterio y decisión en materia de adopción de políticas, administración, regulación, inspección, vigilancia y control (2010, 73).

Entonces, cobra gran importancia la participación del Estado en dos esferas: como planificador del desarrollo portuario del país, en respuesta a las demandas crecientes del comercio internacional; y como inversor, al promover el desarrollo de proyectos que mejoren la competitividad de los departamentos portuarios, y mitiguen los efectos socioeconómicos negativos asociados a las actividades minero-energéticas, y que coexisten con las actividades portuarias.

<sup>11</sup>Las regalías que destinadas a los fondos de inversión (Fondo de Ciencia y Tecnología, Fondo de Desarrollo Regional y Fondo de Compensación Regional) se distribuyen entre los departamentos y municipios de manera general utilizando criterios de población, desempleo y necesidades básicas insatisfechas.



## REFERENCIAS

- Acto Legislativo 5. (Noviembre 18, 2011). *Por el cual se constituye el Sistema General de Regalías, se modifican los artículos 360 y 361 de la Constitución Política y se dictan otras disposiciones sobre el Régimen de Regalías y Compensaciones*. Diario Oficial 48134.
- Abril, J. (2012). *Mineral Wealth in the Decentralization and Royalties Era: Case study of La Guajira, Colombia (1990 - 2010)*. International Institute of Social Studies.
- Aguilera, M. y Alvis, J. (2000). *Perfil socioeconómico de Barranquilla, Cartagena y Santa Marta. Banco de la República, (DTSER-17)*. Extraído el día 10 de Septiembre de 2014 desde: <http://www.banrep.gov.co/sites/default/files/publicaciones/archivos/DTSER17-PerfilCasaquilla.pdf>.
- Auty, R. and Gelb, A. (Mayo de 2000). *Political Economy of Resource-Abundant States*. Annual Bank Conference on Development Economics.
- Candelo, R., Durán., Espitia, J. Garcés J. y Restrepo Johon. (2010), Las regalías en Colombia y su impacto en el ámbito Subnacional. *Desafíos*, 22(1), 143-203. Universidad del Rosario.
- Collazos, J. y Borrero, S. (2006). *Las Sociedades Portuarias Regionales en el Comercio Exterior Colombiano: Una reseña sobre la importancia del puerto de Buenaventura*. Centro Regional de Estudios Económicos Cali – Banco de la República. Ensayos sobre Economía Regional.
- Collier P. and Goderis B. (2007). *Commodity Prices, Growth, and the Natural Resource Curse: Reconciling a Conundrum*. University of Oxford. CSAE WPS/2007-15. Extraído el día 10 de Septiembre de 2014 desde: <http://www.csae.ox.ac.uk/workingpapers/pdfs/2007-15text.pdf>
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (2013). *Recursos Naturales en UNASUR. Situación y tendencias para una agenda de desarrollo regional*. Extraído el día 1 de agosto de 2014 desde: <http://www.cepal.org/publicaciones/xml/3/49893/recursosnaturalesunasur.pdf>
- Contraloría General de la República de Colombia. (2010). *Desarrollo de las Concesiones Portuarias en Colombia*. Extraído el día 10 de Octubre de 2014 desde: <http://www.contraloriagen.gov.co/documents/10136/15848373/Estudio+de+Puertos.pdf/09342309-a7ee-41f7-a907-b85420a0c097>
- Decreto 1747 de 1995. (Octubre 12, 1995). *Por el cual se reglamenta parcialmente la Ley 141 de 1994, referente a la distribución de los recursos del Fondo Nacional de Regalías*. Diario oficial 42049.
- Decreto 1243 de 2012. (Junio 13, 2012). *Por el cual se ajusta el presupuesto del Sistema General de Regalías para la vigencia fiscal de 2012*.
- Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas. (Agosto, 2014). *Anexos (Actualización cifras cabecera y resto 30 de junio de 2011) [archivo de datos]*. Extraído desde:



<http://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-sociales/necesidades-basicas-insatisfechas-nbi>

Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas (Agosto, 2014). *Anexos estadísticos 2014 Colombia, exportaciones totales según CIIU Rev.3. 199-2014 (Julio) [archivo de datos]*. Extraído desde: <http://www.dane.gov.co/index.php/es/comercio-exterior/exportaciones/97-boletines/comunicados-y-boletines/4464-exportaciones>.

Departamento Nacional de Planeación. (2004). *Balance del Desempeño Fiscal de los Municipios y Departamentos 2000–2003*. Extraído desde: [https://pwh.dnp.gov.co/Portals/0/archivos/documentos/DDTS/Evaluacion\\_Seguimiento\\_Descen-tralizacion/4b\\_Balance%20desempe%C3%B1o%20fiscal%20de%20municipios%20%20departamentos\\_%202000-2003.pdf](https://pwh.dnp.gov.co/Portals/0/archivos/documentos/DDTS/Evaluacion_Seguimiento_Descen-tralizacion/4b_Balance%20desempe%C3%B1o%20fiscal%20de%20municipios%20%20departamentos_%202000-2003.pdf).

Departamento Nacional de Planeación. (2011). *Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014*. Extraído el día 10 de octubre de 2013 desde: <https://www.dnp.gov.co/Plan-Nacional-de-Desarrollo/PND-2010-2014/Paginas/Plan-Nacional-De-2010-2014.aspx>.

Departamento Nacional de Planeación. (2013). *Desempeño Fiscal de los Departamentos y Municipios 2012*. Extraído desde: [https://pwh.dnp.gov.co/LinkClick.aspx?fileticket=X\\_G5bTPjHaM%3d&tabid=386](https://pwh.dnp.gov.co/LinkClick.aspx?fileticket=X_G5bTPjHaM%3d&tabid=386).

Departamento Nacional de Planeación. (2014). *Avances OCAD. [Archivo de datos]*. Extraído desde: <https://www.sgr.gov.co/SMSCE/MonitoreoSGR/AvancesOCAD.aspx>

Departamento de Impuestos y Aduanas Nacionales (Agosto, 2014). *Estadísticas de Carga y Descarga de las Importaciones y Exportaciones en Colombia [archivo de datos]*. Extraído desde: [http://www.dian.gov.co/descargas/cifrasystgestion/EEconomicos/Productos\\_y\\_Servicios/EstadisticasCarga/Estadisticas\\_de\\_Carga\\_de\\_las\\_Importaciones\\_y\\_Exportaciones\\_e\\_n\\_Colombia\\_Enero\\_Junio\\_2014.pdf](http://www.dian.gov.co/descargas/cifrasystgestion/EEconomicos/Productos_y_Servicios/EstadisticasCarga/Estadisticas_de_Carga_de_las_Importaciones_y_Exportaciones_e_n_Colombia_Enero_Junio_2014.pdf).

Gobernación de la Guajira. (2012). *Plan de Desarrollo de la Guajira 2012-2015*. Extraído el día 10 de octubre de 2013 desde: [http://www.laguajira.gov.co/web/attachments/528\\_Plan%20de%20Desarrollo%202012-%202015%20La%20Guajira%20Primer.pdf](http://www.laguajira.gov.co/web/attachments/528_Plan%20de%20Desarrollo%202012-%202015%20La%20Guajira%20Primer.pdf).

Hinojosa, L., Bebbington, A., Barrientos, A. and Addison, T. (2010). *Social Policy and State Revenues in Mineral-Rich Contexts*. United Nations Research Institute for Social Development. Programme Paper Number 44.

INCOPLAN. (2010). *Infraestructura de Transporte Multimodal y de Logísticas Integradas para el Desarrollo de la Industria Minera en Colombia con Énfasis en Puertos*. Estudio Técnico Sectorial. Extraído el día 30 de Agosto de 2014 desde: <http://www.simco.gov.co/LinkClick.aspx?fileticket=0CBLMjONx3M=&tabid=282>

Ley 141 de 1994. (Junio 20, 1994). *Por la cual se crean el Fondo Nacional de Regalías, la Comisión Nacional de Regalías, se regula el derecho del Estado a percibir regalías por la explotación de recursos naturales no renovables, se establecen las reglas para su liquidación y distribución y se dictan otras disposiciones*. Diario oficial 41414.

Ley 1530 de 2012. (Mayo 17, 2012). *Por la cual se regula la organización y el funcionamiento del sistema general de regalías*. Diario Oficial 48433.



- Ley 1606 de 2012. *Por la cual se decreta el presupuesto del Sistema General de Regalías para el Bienio del 1° de enero de 2013 al 31 de diciembre de 2014*. Diario oficial 48651.
- Marroquín, A. (2006). *El Camino del Desarrollo*. Revista de la Comisión Nacional de Regalías. (13). Bogotá: Comisión Nacional de Regalías.
- Perez, G. (2007). *Historia, Geografía y Puerto como Determinantes de la Situación Social de Buenaventura*. CEER – Cartagena. No. 91.
- Perry, G. y Olivera, M. (2010). *El Impacto del Petróleo y la Minería en el Desarrollo Regional y Local en Colombia*. Fedesarrollo, Working paper No. 51 de 2009-06.
- Sachs, J.D. and Warner, A.M. (Noviembre, 1997). *Natural Resource Abundance and Economic Growth, Center for International Development and Harvard Institute for International Development*. Extraído el día 10 de Septiembre de 2010 desde: file:///C:/Users/implopez2/Downloads/NaturalResourceAbundanceWarner.pdf
- Sachs, J.D. and Warner, A.M. (2001). The Curse of Natural Resources', *European Economic Review*, 45(4), 827-838.
- Viloria, J. (2000). *De Colpuertos a las sociedades portuarias: los puertos del caribe colombiano, 1990-1999*. Documentos de trabajo sobre economía regional. No. 16.
- Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas (Agosto, 2014). *Anexos estadísticos 2014 Colombia, exportaciones totales según CIIU Rev.3. 199-2014 (Julio) [archivo de datos]*. Extraído desde: <http://www.dane.gov.co/index.php/es/comercio-exterior/exportaciones/97-boletines/comunicados-y-boletines/4464-exportaciones>

