

Actividades marítimas y conexas son

TRANSPORTE. EN MEDIO DE LA EXPEDICIÓN DE LA LEY DE ABANDERAMIENTO, LR CONVIERTE EN LA DIMAR SOBRE LAS ACCIONES QUE ESTÁN EN LA HOJA DE RUTA PARA IMPULSAR LA ECONOMÍA AZUL.



Marta Lucía Ramírez
Vicepresidenta y
Canciller de Colombia

“Nuestra meta a 2030 es ser una potencia bioceánica, para lo cual estamos trabajando en 11 ejes estratégicos, siendo el abanderamiento de buques uno de ellos”.

20.000

NUEVOS EMPLEOS SE CREARÁN EN TRIPULACIONES, CENTROS DE FORMACIÓN, ENTRE OTROS, CON LA LEY DE ABANDERAMIENTO.

Síganos en:



www.larepublica.co
Con más información sobre la Ley de Abanderamiento del Gobierno Nacional.



Escanee para ver el comment de la entrevista al director general de la Dirección Marítima.

BOGOTÁ
Con la sanción de la Ley 2133, con la cual se establece el régimen de Abanderamiento de naves y artefactos navales, que busca impulsar el desarrollo en 47 municipios costeros y mejorar medidas como el registro único nacional de naves, o eliminar la escritura pública como documento de compraventa de embarcaciones, se abre un nuevo camino en el que el objetivo es que Colombia deje de darle la espalda al mar.

En ese contexto, LR dialogó con el vicealmirante **José Joaquín Amézquita García**, director general Marítimo de la Dimar, quien resaltó el beneficio, los planes, objetivos y metas, que el Gobierno Nacional se ha planteado para que los mares sigan siendo canal para la conservación de la vida, una fuente de recursos, un medio regulador ambiental, y una herramienta clave para la actividad comercial.

¿Por qué Colombia sigue de espaldas al mar?

Colombia ha dado un giro importante hacia el mar y hoy por hoy nos encontramos con un país que mira más sus mares. Esto se evidencia en la inclusión de la región oceánica en el más reciente Plan Nacional de Desarrollo y en documentos de política pública como el documento Conpes 3990 Colombia Potencia Bioceánica Sostenible 2030, aprobado justo en 2020, que tiene como objetivos y plan de acción abordar la gobernanza interinstitucional oceánica; la soberanía, defensa y seguridad integral marítima; el conocimiento, la investigación y la cultura marítima; el ordenamiento y gestión de los espacios costeros e insulares, y el desarrollo de las actividades marítimas y los municipios costeros.

¿Cuánto le aporta el mar al PIB local y cómo potenciarlo?

De acuerdo a la medición realizada por el Dane, para los años 2017 a 2019 el aporte correspondiente a las actividades marítimas y conexas fue de 5,8% en promedio, pero si solo se tienen en cuenta las actividades marítimas el promedio fue de 0,48%. Para refinar este cálculo, en el marco del Convenio Dimar-Dane trabajamos en el diseño de la Subcuenta Marítima del PIB, ya que el cálculo actual no cubre todas las actividades marítimas y conexas. Para mejorar estas cifras hay que dinamizar el sector, lo que se traduce en objetivos como la creación de programas de desarrollo de la maricultura como alternativa para el desarrollo de los municipios costeros.

¿Pueden ser los ríos colombianos nuevamente canales de comercio?

Cuencas como las del Orinoco y Amazonas tienen un gran potencial, si bien atraviesan zonas poco pobladas y con mucho espacio para el desarrollo productivo, pueden convertirse en



Dimar

El vicealmirante José Joaquín Amézquita señaló que al instalar infraestructura para la seguridad integral marítima de Colombia se genera un escenario de seguridad para el Caribe y el Pacífico Este Tropical.

vías de interconexión regional con los países fronterizos, vinculando el mar Caribe y el océano Pacífico con las rutas marítimas mundiales. Su avance se puede dar al incorporarlas a las políticas fluviales, promoviendo corredores y plataformas logísticas, con el fin de lograr un desarrollo integral de la estrategia fluvial del país. En el país la movilización de carga a nivel nacional, de acuerdo al modo de transporte utilizado, es terrestre en un 73%, férreo 25,5% y fluvial 1%.

¿Es mito o realidad que pescamos menos que Bolivia?

Definitivamente es un mito. Basta con revisar las estadísticas de la FAO (Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura) sobre pes-

ca, tanto de captura como de acuicultura. Es cierto que Colombia por ser un país tropical cuenta con pesquería multiespecífica y por la oferta de recursos marinos no alcanza los niveles de captura que logran nuestros vecinos en la región como Ecuador, Perú y Chile, países que con un solo recurso, como la sardina o el jurel, entre otros, alcanzan millones de toneladas.

Sin embargo, Colombia cuenta con una flota registrada, autorizada y activa ante la Comisión Interamericana del Atún Tropical con una capacidad actual de acarreo en sus 12 barcos atuneros de 12.744 m3.

¿Por qué no tenemos industria marítima, marineros, pesqueros o astilleros?

Si existe industria marítima, siendo oportuno precisar que lo que se requiere es su fortalecimiento, aprovechando la posición geoestratégica del país y la potencialidad de contar con dos mares y una gran extensión de ríos navegables. Con relación a los pesqueros, si bien es cierto que nuestra flota pesquera se ha reducido notablemente por razones eminentemente económicas, se espera que con la entrada en vigencia de la Ley 2133, sancionada en agosto del presente año, se incentive el abanderamiento de naves en Colombia y se fortalezca este importante sector de la industria marítima.

La industria astillera ha venido recobrando capacidades que se fueron perdiendo en las últimas décadas del siglo pasa-

CONSTRUCCIÓN. LA ASOCIACIÓN PÚBLICO-PRIVADA TENDRÁ UNA INVERSIÓN DE \$1,5 BILLONES

Inició licitación de navegabilidad del río Magdalena

BOGOTÁ
Cormagdalena informó que gracias al acompañamiento del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y de los equipos consultores Royal Haskoning, ERM, EY y Durán & Osorio, la Asociación Público Privada (APP) del Río Magdalena se encuentra lista para el proceso licitatorio.

El proyecto contará con una inversión por parte del Gobierno de aproximadamente \$1,5 billones, lo que buscará incentivar el intermodalismo en el

transporte en conjunto con las agremiaciones de portuarios y de navieros, la academia y las veedurías ciudadanas.

“Poder decir que la APP del río Magdalena será pronto una realidad a través de actividades de dragado, construcción de estructuras de encauzamiento, protección de orillas, mantenimiento de obras rígidas, entre otras obras, es una excelente noticia que se traduce en inversión, empleo y beneficio para 69 municipios desde Barrancaber-

meja hasta Barranquilla”, aseguró la ministra de Transporte, **Ángela María Orozco**.

En la ejecución del Plan de Dragado en el canal navegable entre Barrancabermeja y Pinillos; en el Canal del Dique, y en el Canal de Acceso a la Zona Portuaria de Barranquilla, se han invertido \$150.415 millones en los últimos tres años.

“Es importante destacar que hemos ampliado exponencialmente la destinación de recursos para el mantenimiento de

la navegabilidad por el río Magdalena, porque entendemos la importancia de la integración de los modos férreo, carretero y fluvial y a eso es a lo que le apuntamos”, señaló **Pedro Pablo Jurado**, director de Cormagdalena.

Por el Río Magdalena en 2019 fueron movilizadas 11,3 millones de toneladas y para 2020, las toneladas de tráfico portuario fueron 10,5 millones.

ALEJANDRO PASTRÁN
mpastran@larepublica.com.co



Ministerio de Transporte

La ministra de Transporte, Ángela María Orozco, señaló la relevancia de la inversión.

5,8% del PIB



Puerto Bolívar, donde hace presencia la Autoridad Marítima Colombiana.

Dimar

do, mejorando las capacidades de levante, es decir de sacar buques del agua, así como las competencias para mantenimiento y reparación.

¿Qué papel juega Colombia en la seguridad marítima en el Caribe y Centroamérica?

Jugamos un papel importante y estratégico, pues al instalar infraestructura para la seguridad integral marítima para las aguas de Colombia se genera un escenario de seguridad que repercute en el Caribe y en el Pacífico Este Tropical.

El esquema se desarrolla orientado principalmente a la protección de la vida humana en el mar, con equipos y tecnología centrados en la recepción de alertas provenientes de los buques cuando tienen emergencias. Esta señal la recibimos vía satélite, con la posición e identificación de la nave en riesgo, para actuar con otros buques que se encuentren en el área o con el Cuerpo de Guardacostas y el resto de buques y aeronaves de la Armada Nacional.

¿Cómo es la relación que existe con la OMI?

Nuestro país hace parte del OMI desde el año de 1974 y de esta ha aprobado trece convenios internacionales marítimos que son los que soportan el actuar de la Autoridad Marítima Colombiana en aspectos como la seguridad de la vida humana en el mar, la protección del medio marino y la facilitación del tráfico marítimo internacional. Es en este sentido que participamos de manera permanente y

activa en todas y cada una de las reuniones que se llevan a cabo dentro de esta agencia especializada de Naciones Unidas. De manera particular, podemos contar que tan solo este último año y medio hemos presentado alrededor de 11 documentos de propuestas, informes y cooperación en buenas prácticas, haciendo que nuestra presencia cobre cada vez más visibilidad.

¿Debe haber un ministerio de exclusividad marítima?

No se considera que sea conveniente, ya que responsabilidades sobre los recursos del territorio marítimo están en cabeza de ministerios ya existentes: minero-energéticos (renovables y no renovables) en cabeza de Ministerio de Minas y Energía y sus entidades descentralizadas como ANH-ICP; los recursos hidrobiológicos en el Ministerio de Agricultura; el comercio, el turismo y transporte marítimo articulado entre los ministerios de Comercio Industria y Turismo, el Ministerio de Transporte y sus entidades descentralizadas, etc.

¿Debe haber un solo departamento en el litoral Pacífico?

A pesar de compartir elementos en términos de problemática socioeconómica, el andén Pacífico presenta diferencias en las regiones, que requieren un tratamiento diferencial. La oportunidad está en programas integrados que de manera focalizada atiendan los retos de municipios costeros, capitalizando esfuerzos del nivel nacional y regional.

RUBÉN DARÍO OCAMPO CAMARGO
rocampo@larepublica.com.co

CONSTRUCCIÓN. BENEFICIARÁ A 27.000 HABITANTES

Finaliza estructuración de la vía Supía-Caramanta en Antioquia

BOGOTÁ
Con una inversión aproximada de \$1.600 millones, ENTerritorio, con recursos del Sistema General de Regalías, finalizó la estructuración del corredor vial entre los municipios de Supía (Caldas) y Caramanta (Antioquia), la cual beneficiará a 27.000 habitantes de la región.

La gerente general de ENTerritorio, María Elia Abuchaihe, enfatizó en que el proyecto "me-

jora las condiciones de transporte y los tiempos de desplazamiento, aportando al fortalecimiento del turismo de la región y al intercambio comercial entre los municipios".

Para el corredor de una longitud de 14,4 kilómetros, los diseños se realizaron bajo máximo aprovechamiento de trazado existente.

ANDERSON URREGO
aurrego@larepublica.com.co

ENERGÍA. ANALISTAS LLAMAN A REPENSAR LA FIJACIÓN DE LOS PRECIOS FUTUROS

Déficit del Fondo de combustibles subirá en \$2,16 billones este año

BOGOTÁ

El Fondo de Estabilización del Precio de los Combustibles (Fepc) es un mecanismo que tiene por objetivo atenuar y dar equilibrio a los precios internos de los combustibles a partir de la diferencia entre el ingreso del productor local y el precio de paridad. Es decir, que si el precio internacional es de \$12.000 y el precio interno es \$9.000, el fondo aportará los \$3.000 de diferencia, para reducir la volatilidad al consumidor final.

Resultado de la falta de ahorro, el Fepc podría tener un déficit, de acuerdo con Corfiocolombiana, de \$7,6 millones para 2021 y de \$5,7 billones para 2022, lo que se traduce en casi más de la mitad del recaudo total por cuenta de la actual reforma tributaria para 2023. Además, por los precios sería \$2,16 billones más alto que el previsto por el Ministerio de Hacienda en el Marco Fiscal de Mediano Plazo.

Dichos montos serían el costo fiscal de la amortiguación en el valor de referencia interno, por lo que José Ignacio López, director e investigaciones económicas de Corfiocolombiana, explicó que la problemática se acentúa debido a la actual situación, donde los precios del petróleo están al alza y el precio de la moneda local es débil, lo debería reflejarse en un alza en los precios de la gasolina.

Este comportamiento tendría un efecto adverso sobre la economía, teniendo en cuenta el proceso inflacionario, los efectos de los bloqueos en el paro nacional y el impacto en las finanzas públicas, por lo que el llamado sería a repensar las fórmulas para calcular el precio, según López.

Para Tomás González, exministro de Minas y Energía, la pregunta es si los ciudadanos están dispuestos a pagar la estabilidad del precio. "El costo fiscal compra la estabilidad del precio, la pregunta es si el país debe tener o no estabilidad en el precio de los combustibles o si se debería pagar lo que vale", expresó.

Además del costo de oportunidad, la gente se vería expuesta a una mayor volatilidad.

Así lo afirmó Juan Pablo Fernández, presidente de Comec, quien agregó que una modificación en la política de precios,



José Ignacio López
Investigador de Corfiocolombiana

"Este es un problema que ocurre en todos los países emergentes y es que los fondos de estabilización terminan siendo asimétricos, es decir, gastan más dinero".

ESTADO ACTUAL DEL FONDO DE ESTABILIZACIÓN DEL PRECIO DE LOS COMBUSTIBLES (FEPc)



Histórico del déficit del Fepc



Estructura del precio de los combustibles



Fuente: Corfiocolombiana, Minhacienda, Somabco. R/ Gráfico: LRFVT

teniendo en cuenta la devaluación, podría generar un aumento en el precio final.

"Lo más sano es que la política se mantenga como está, sabemos que la discusión fiscal está de otro lado, para eso está la tributaria", dijo Fernández.

Amylkar Acosta, exministro de Minas y Energía, agregó que la inquietud es cómo Minhacienda hará extensión del déficit y si lo asumirán en el Presupuesto General de la Nación.

ANDERSON URREGO
aurrego@larepublica.com.co



HDI SEGUROS S.A.

ALCANCE A CONVOCATORIA PUBLICADA EL DÍA 14 DE JULIO DE 2021

El Representante Legal de HDI SEGUROS S.A., en cumplimiento del oficio No. 2021141672-006-000 del 26 de julio de 2021 de la Superintendencia Financiera de Colombia, dentro del trámite de solicitud de autorización de fusión abreviado presentado por algunos accionistas que representan más del 95% del capital de la sociedad, procede a dar un alcance a la convocatoria realizada por este mismo medio el día 14 de julio de 2021, la cual quedará de la siguiente manera:

El Representante Legal de HDI SEGUROS S.A. se permite CONVOCAR a sus accionistas a la Reunión Extraordinaria de la Asamblea General de Accionistas, la cual tendrá lugar en la fecha indicada en la convocatoria inicial, es decir, el día 27 de agosto de 2021 a las 9:00 a.m., de manera presencial, en las oficinas de la sociedad en la Carrera 7 No 72 - 13 Piso 6, Bogotá D.C.

Se solicita a los señores Accionistas que no puedan concurrir, hacerse representar por medio de apoderado, mediante comunicación dirigida a la Presidencia de la sociedad. Se recuerda que el otorgamiento de poderes ha de efectuarse en cumplimiento de las previsiones contenidas en la Circular Externa 029 del 3 de octubre de 2014 de la Superintendencia Financiera de Colombia y que en ningún caso podrán actuar como apoderados los administradores o empleados de HDI SEGUROS S.A.

Conforme a lo indicado en la convocatoria inicial, se someterá a consideración de la Asamblea General de Accionistas el siguiente orden del día:

1. Verificación del quórum.
2. Aprobación del orden del día.
3. Lectura de los estados financieros de la Sociedad con corte al 31 de diciembre de 2020 para ser utilizados como base de la fusión.
4. Presentación, consideración y aprobación del Compromiso de Fusión por absorción, con todos sus anexos, de HDI Seguros S.A. como sociedad absorbente con HDI Seguros de Vida S.A. como sociedad absorbida.
5. Emisión de acciones como consecuencia del Compromiso de Fusión.
6. Lo que deseen proponer los Señores Accionistas.
7. Nombramiento de dos Accionistas para la aprobación del Acta de la reunión.

Derecho de Inspección y Disponibilidad del Compromiso de Fusión: Los documentos que ordenan las normas vigentes, incluyendo el compromiso de fusión, se encontrarán a disposición de los accionistas de la sociedad en el domicilio principal de la sociedad ubicado en la Carrera 7 No 72 - 13 Piso 8, Bogotá D.C.

Así mismo, se deja constancia de que, dado que el proceso de autorización de fusión presentado ante la Superintendencia Financiera se trata de un proceso de aviso abreviado de conformidad con lo establecido en el artículo 56 numeral 3 del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero; en este caso no procederá (i) la posibilidad de solicitar un estudio técnico independiente por los accionistas; ni (ii) el ejercicio del derecho de retiro.

Roberto Vergara Ortiz
Representante Legal