

January 1998

## El futuro carbonífero en la encrucijada

Alexander Mc Michen Quin

*Universidad de La Salle, Bogotá, revista\_uls@lasalle.edu.co*

Follow this and additional works at: <https://ciencia.lasalle.edu.co/ruls>

---

### Citación recomendada

Mc Michen Quin, A. (1998). El futuro carbonífero en la encrucijada. *Revista de la Universidad de La Salle*, (27), 19-24.

This Artículo de Revista is brought to you for free and open access by the Revistas de divulgación at Ciencia Unisalle. It has been accepted for inclusion in *Revista de la Universidad de La Salle* by an authorized editor of Ciencia Unisalle. For more information, please contact [ciencia@lasalle.edu.co](mailto:ciencia@lasalle.edu.co).

# El futuro carbonífero en la encrucijada

*Alexander Mc Michen Quin  
Ingeniero Eléctrico*

*Magíster en Ciencias - MSc Sistemas de Potencia y Máquinas Electrónicas  
Director Especialización en Gerencia de Proyectos en Ingeniería y  
en Gestión Energética y Ambiental  
Universidad De La Salle*

**L**as exportaciones de carbón son vitales y estratégicas para el desarrollo del país por lo cual se debe buscar maximizar su contribución al cumplimiento de las políticas, objetivos y programas macroeconómicos previstos por el Gobierno. Dentro del actual modelo económico el carbón, junto con los hidrocarburos, tiene asignado un papel preponderante como generador de divisas. Este año se espera exportar un volumen que supere los treinta millones de toneladas de carbón térmico y generar divisas por valor cercano a los mil millones de dólares. Del volumen exportado, unas 20 millones de toneladas serán producidas en La Guajira.

Las otras 10 millones de toneladas provendrán principalmente de los yacimientos del departamento del Cesar. El 75 % de nuestras exportaciones se dirigen hacia el mercado europeo, donde tenemos una participación cercana al 20% del tonelaje del carbón térmico importado por vía marítima a ese continente. Hacia el mercado americano se dirige otro 20% de las ventas carboníferas externas. Esta distribución geográfica de las exportaciones se debe básicamente a la competitividad los carbones colombianos en estos mercados debido a los menores fletes marítimos y a nuestra limitada competitividad en el mercado Asiático, pese a ser este mercado el de mayor potencial de crecimiento futuro.

## Proyecciones de ecocarbón

Ecocarbón estima que para el año 2005 el nivel de exportaciones de carbón puede oscilar entre los 50 y los 70 millones de toneladas, existiendo el potencial de duplicar el nivel actual de exportaciones de carbón guajiro y triplicar las del departamento del Cesar. Los estudios y análisis del mercado internacional del carbón muestran que para colocar esta producción en los mercados internacionales los

exportadores de carbón colombiano tienen que aumentar su participación en el tonelaje que importan los países que constituyen nuestros mercados naturales, desplazando otros proveedores, principalmente sudafricanos, estadounidenses y polacos. Para lograr desplazar a la competencia y colocar la futura producción de carbón colombiano en el mercado internacional se deben alcanzar costos FOB puerto de embarque en el rango de los US\$20 / Ton.

---

*Uno de los puntos críticos del debate adelantado al Complejo Carbonífero del Cerrejón Zona Norte en 1980 giraba alrededor del uso de la infraestructura ferroviaria y portuaria del proyecto. Este era un punto de contención, pues los intereses de Carbocol e Intercor en cuanto a la fijación de tarifas eran muy diferentes, por no decir totalmente opuestos.*

---

## Resultados visibles

La exportación de carbón es altamente sensible a los costos de transporte interno y portuario, cualquier reducción de estos se traduce de inmediato en una mayor competitividad en los mercados internacionales. Hoy en día el costo del transporte interno y la operación portuaria de las empresas que no tienen ferrocarril ni puerto especializado puede superar el 60% del precio

FOB de la tonelada de carbón. Esta cifra implica que el país tiene que continuar con la construcción y mejora de la infraestructura de transporte interno y puertos carboníferos, así como optimizar el uso de la infraestructura

existente y permitir que esté al servicio de las empresas carboneras. Solo así, el carbón colombiano alcanzará el nivel de costo requerido para ser competitivo en el mercado internacional.

Hace alrededor de un año se adjudicó, luego de una licitación internacional, a las más importantes empresas del negocio minero del mundo grandes yacimientos de carbón en el Cesar y en La Guajira, que hacen viable los niveles de exportaciones de carbón previstos por Ecocarbón.

## Desarrollo exportador

Las exportaciones de carbón del Cesar tienen, en cierta manera, su situación resuelta, pues la producción se manejará por terminales carboníferos en la zona de Ciénaga y por el puerto granelero de aguas profundas para la exportación de carbón que, mediante la reciente licencia ambiental otorgada por el Ministerio del Medio Ambiente, podrá iniciar trabajos sobre el tamar occidental en la margen izquierda del río Magdalena. Otro es el cuento para el manejo de los volúmenes adicionales de exportación de carbón del área del Cerrejón en La Guajira, pues en la actualidad su situación es totalmente incierta, el recurso se encuentra atrapado en negociaciones interminables y encerrado por falta de infraestructura.

La Asociación Carbocol-Intercor ha venido explotando la Zona Norte del Cerrejón para lo cual cuenta con una gran infraestructura incluyendo un fe-

rocarril y puerto. Las demás áreas, es decir la Zona Central y Sur del Cerrejón con reservas del orden de las 3000 millones de toneladas y potencial de producción alrededor de las 20 millones de toneladas por año, se encuentra en manos de empresas multinacionales de la talla de RTZ, AMCOAL, Glencore y Chilgener, las cuales carecen de infraestructura apropiada y su proyecto de un nuevo puerto en la zona del Río Cañas recientemente recibió concepto ambiental negativo por parte del Ministerio del Medio Ambiente.

Bajo este marco, la única posibilidad de desarrollar el resto de las reservas del Cerrejón es llegar a un acuerdo con la Asociación Carbocol-Intercor para el uso de su infraestructura. La Asociación aprovecha la situación de su posición dominante y monopólica para cobrar desmesuradamente por el derecho de acceso.

## No hay interés por arreglo

El costo de ferrocarril y puerto por tonelada exportada para Asociación Carbocol-Intercor no alcanza los tres dólares por tonelada (US\$ 3.0/ton). Este costo incluye la administración, operación y mantenimiento de la infraestructura ferroviaria y portuaria. En teoría, la tarifa mínima para terceros sería la tarifa de regalía que se ha venido cobrando a Carbocol y que ha girado alrededor de los US\$ 17/ton. Este es del mismo nivel de la tarifa propuesta en la declaratoria de comercialidad

en 1980; no obstante, en esa época correspondía sólo al 6.5 % del precio FOB de venta estimado para 1998, hoy ese nivel de tarifa representa alrededor del 60% del precio de venta, similar al costo en que hoy incurre un productor colombiano sin acceso a ferrocarril ni a puerto especializado. Lo que es claro es que a la Asociación Carbocol-Intercor no le conviene que la competencia exporte y mucho menos utilizando su infraestructura, de ahí, se puede inferir que la situación del acceso de terceros a la infraestructura ferroviaria y portuaria del Cerrejón seguirá empantada y enredada, ya que no existe un claro interés en llegar a un arreglo. La falta de interés se evidencia también en las repetidas manifestaciones de Intercor de desinterés en la compra de Carbocol, ni mostró interés alguno en la licitación de las demás áreas del Cerrejón y su casa matriz, la EXXON, que desde hace algunos años viene vendiendo sus propiedades carboníferas en el mundo.

Uno de los puntos críticos del debate adelantado al Complejo Carbonífero del Cerrejón Zona Norte en 1980 giraba alrededor del uso de la infraestructura ferroviaria y portuaria del proyecto. Este era un punto de contención, pues los intereses de Carbocol e Intercor en cuanto a la fijación de tarifas eran muy diferentes, por no decir totalmente opuestos. Intercor siempre presionó por tarifas altas, lo que disminuía el valor de las regalías a pagar y a la vez reducía la competitividad de los demás carbones del área del Cerrejón.

## Puntos neurálgicos

Entre los aspectos críticos de la Declaratoria de Comercialidad del proyecto carbonífero de El Cerrejón Zona Norte, estaba lo relacionado a tarifas y volúmenes a movilizar y manejar para terceros. Los hechos confirman, casi cuatro lustros después, las predicciones de Luis Carlos Galán y de los economistas que renunciaron de Carbocol, evaluadores del documento de Comercialidad, presentado el 3 de julio de 1980 y aceptado el 29 de agosto del mismo año. Como se mencionó anteriormente, se estima que el potencial de producción del Cerrejón Central y Sur supere los veinte millones de toneladas por año, lo que prácticamente duplicaría el nivel actual de exportaciones y de generación de divisas para el país. La única posibilidad económicamente racional, con bajo impacto sobre la infraestructura vial, la actividad turística de la Costa Caribe y ambientalmente viable para exportar estos carbones, es por el terminal carbonífero de Puerto Bolívar, utilizando la carretera y el ferrocarril entre el yacimiento del Cerrejón y Bahía Portete.

## Mayor vigencia del contrato de asociación

Durante los últimos diez años se ha discutido el tema de la extensión del contrato de Asociación y con mayor intensidad con el último Ministro de Minas y Energía del anterior Gobierno,

lográndose firmar, finalmente el 22 de mayo pasado, un Acuerdo Integral para extender en 25 años la vigencia del Contrato de Asociación. Según el funcionario, la extensión del contrato facilita la venta de Carbocol y la vinculación de capital privado al Complejo, el acuerdo, adicionalmente, permite el acceso a terceros en condiciones que se negociarán, permite ampliar la producción y adicionar áreas al contrato de Asociación. Como contraprestación Intercor pagará una regalía del 15% y un monto adicional relacionado con los derechos de acceso que paguen los terceros. Vale resaltar que desde que se firmó el Contrato de Asociación en 1976 la regalía se estableció en el 15%, la comercialidad del depósito se basó en un nivel de producción de 25 millones de toneladas y el acceso de terceros a la infraestructura estaba consagrado. En otras palabras, desde la firma del contrato de Asociación era claro que la infraestructura no era para el uso exclusivo de los dos socios. Con el Acuerdo Integral firmado el pasado mes de mayo, la Nación entrega sus recursos naturales por otros 25 años a cambio que la Exxon le permita vender a Carbocol, lo que no da solución de fondo al problema principal del acceso de terceros a la infraestructura.

La Comisión Quinta del Senado debe entrar a investigar este Acuerdo Integral. Por su parte, el Gobierno debe solicitar al Congreso declarar de utilidad pública e interés social la infraestructura de transporte y exportación de carbón de la Asociación Carbocol-Intercor.

## **Comportamiento**

Los socios de la Asociación han venido impidiendo desde hace años que terceros puedan hacer uso de la infraestructura construida en un 50% con recursos capital de todos los colombianos y sobre tierra y zona costera un 100% colombianas. Es decir que además de pagar el 50% del valor de la infraestructura, la Nación ha perdido por otros 25 años su condición de propietaria de sus recursos naturales.

Para salir de esta encrucijada es necesario, que la infraestructura de transporte y exportación de carbón de la Asociación Carbocol-Intercor revierta en forma inmediata al Estado, es decir, 10 años antes de lo previsto contractualmente, como compensación por la extensión del contrato de Asociación por otros 25 años. El Gobierno con esta infraestructura debe proceder a crear una empresa independiente cuyos socios serán las compañías mineras que explotan carbón en el área del Cerrejón. La participación accionaria sería en proporción a la capacidad de producción de cada socio. Así mismo, cada socio participa en el cubrimiento de los costos operacionales en proporción al tonelaje anual exportado. Todos los socios grandes y pequeños serán tratados por igual. Este tipo de arreglo es muy similar al que rige para el terminal carbonífero de Richards Bay en la República de Suráfrica, el cual es un modelo de eficiencia y moviliza más de 60 millones de toneladas por año.

En materia de infraestructura para fortalecer la capacidad exportadora y la competitividad del carbón colombiano, el Gobierno tiene que enviar en un muy corto plazo señales claras y correctas. De lo contrario, los nuevos inversionistas que llegaron el año pasado a la Guajira contemplarán muy seriamente la posibilidad de irse de Colombia y será necesario resignarnos

a dejar enterrado este carbón y a perder las inversiones, el desarrollo y las divisas que la exportación de 20 millones de toneladas de carbón por año le generarían al país. ♦

Artículo publicado en el Diario La República, 20 de Agosto de 1998.