



VIGILADA MINEDUCACIÓN

Retos logísticos para el incremento competitivo del Puerto Antioquia

Christians David Andrades Moreno

Institución Universitaria Esumer
Facultad de Estudios Internacionales
Medellín, Colombia
Año 2020

Dedicatoria

Para mi familia por su apoyo incondicional durante toda la carrera, por cada uno de los consejos durante toda esta etapa de aprendizaje, para que siempre realizara las cosas bien, a conciencia, a todos los compañeros que me acompañaron durante esta bella etapa de mi vida, por su gran ayuda, enseñanzas, a mi novia que fue uno de los mentores y apoyo durante toda esta etapa de formación solo queda decirles gracias.

Agradecimientos

Agradezco a Dios por permitirme este logro tan deseado, por darme la energía para seguir avanzando y alcanzar la meta más ansiada y cumplir uno de mis propósitos, mil gracias, padre celestial.

Mi más profundo agradecimiento a los directivos, docentes de la institución universitaria Esumer por su paciencia, profesionalismo y dedicación, especialmente a los docentes Carlos Hernán Gonzales, Saulo Augusto Montoya Montoya y Agalia Moreno Mosquera, por su profesionalismo, conocimiento y apoyo durante todo el proceso, pero, sobre todo, por el valioso conocimiento que han aportado a mi vida, formándome para ser el mejor profesional y persona que pueda llegar a ser.

Resumen

Este trabajo de investigación que tiene como objetivo principal analizar que retos logísticos tiene puerto Antioquia para incrementar su competitividad comparado a las principales terminales portuarias de Buenaventura y Cartagena. Con la finalidad de tener un punto de referencia para conocer cómo se encuentra puerto Antioquia con relación a las terminales más importantes del país, a su vez tener presente los retos que se afrontaran para que puerto Antioquia esté preparado, para la construcción del megaproyecto puerto de Urabá lo que puede servir para fortalecer puerto Antioquia, y pueda llegar a aprovechar las ventajas que le brindara este megaproyecto para su desarrollo portuario en la región de Urabá, esta investigación también busca exponer las falencias y retos que tiene puerto Antioquia con respecto a las acciones que se deben tomar para que este puerto pueda considerarse competitivo dentro la región y del mismo modo pueda verse beneficiado con los proyectos que se están desarrollando con aras de impulsar a Urabá como un polo de desarrollo departamental y nacional con los años. Para lograr el desarrollo de esta investigación, se ha utilizado como metodología de trabajo la realización de una investigación con el método documental principalmente donde se pueda realizar un paralelo de las diferentes fuentes de información que aporten al desarrollo del tema con el fin de dar cumplimiento a los objetivos planteados. Por lo cual la investigación se basará en la identificación de los retos que tiene puerto Antioquia, y los hechos que han ocurrido a través de los años en cuanto al comportamiento de las operaciones de la terminal. Ahora bien, también se analizará y se explicaran las causas por las cuales es menester que puerto Antioquia se prepare para la construcción del proyecto puerto de Urabá en la zona para no verse rezagado y posteriormente sea abandonado por su inutilidad frente a la nueva terminal portuaria que se empezará a construir en noviembre del presente año, del mismo modo es importante mencionar que pese a que existe puerto Antioquia no se cuenta con una infraestructura portuaria competitiva, lo impide un desarrollo natural de la región en términos económicos (exportaciones bananeras), a su vez, se limita la operatividad en la terminal. Para la investigación también se utilizó como instrumento el método deductivo y especializados con los cuales permite partir de lo que buscamos en la investigación e ir abriendo las esferas del conocimiento para encontrar las razones por las cuales no se presenta esta situación en puerto Antioquia. Para finalizar es importante concluir que puerto Antioquia se prepare para el

progreso ya que si no logra aumentar su nivel competitivo no será parte del desarrollo que se les ha avecinan en términos de industria y servicios logístico con la construcción del puerto de Urabá , teniendo en cuenta lo anterior es necesario decir que Urabá debe ampliar la cobertura educativa e industria, todo esto con el fin de que las inversiones que se plantean llegar a esta región puedan materializarse con el fin de desarrollar la misma.

Palabras Clave: Puerto, Competitividad, Infraestructura, Logística Nacional, Crecimiento Económico, Modernización Portuaria.

Abstract

This research work was carried out that has as its main objective to analyze what logistical challenges The Antioquia port must increase its competitiveness compared to the main port terminals of Buenaventura and Cartagena. In order to have a reference point to know how Port Antioquia is located in relation to the most important terminals of the country, in turn to bear in mind the challenges that will be faced so that Puerto Antioquia is prepared, for the construction of the megaproject port of Urabá what this can serve to strengthen Puerto Antioquia, and can get to take advantage of the sales that this megaproject will provide for its development by port in the region of Urabá , this research also seeks to expose the shortcomings and challenges that Puerto Antioquia has with regard to the actions that must be taken so that this port can be considered competitive within the region and can also benefit from the projects that are being developed in order to promote Urabá as a pole of departmental and national development over the years. To achieve the development of this research, it has been used as a working methodology to carry out research with the documentary method mainly where a parallel can be made of the different sources of information that contribute to the development of the topic in order to meet the objectives set. Therefore, the research will be based on the identification of the challenges that Port Antioquia has, and the events that have occurred over the years in terms of the behavior of the operations of the terminal. However, it will also be analyzed and explained the reasons why port Antioquia needs to prepare for the construction of the Urabá port project in the area so as not to be lagged and subsequently abandoned for its futility in front of the new port terminal that will begin to be built in November this year, so it is important to mention that although there is a port Antioquia there is no competitive port infrastructure , this is prevented by a natural development of the region in economic terms (banana exports), in turn, the operation in the terminal is limited. For the research, the deductive and specialized method was also used as an instrument, allowing us to start from what we are looking for in the research and to open up the spheres of knowledge to find the reasons why this situation does not arise in Antioquia port. Finally, it is important to conclude that Puerto Antioquia prepares for progress because if it fails to increase its competitive level it will not be part of the development that is coming in terms of industry and logistics services with the construction of the port of Urabá, taking into account the above it is necessary to say that Urabá must

expand the educational coverage and industry , all this so that the investments that are intended to reach this region can be realized in order to develop it.

Keywords: Port, Competitiveness, Infrastructure, National Logistics, Economic Growth, Port Modernization.

Tabla de contenido

Table of Contents

1. Formulación del proyecto	10
1.1 Estado del arte	10
1.2 Planteamiento del Problema	13
1.3 Objetivos	16
1.3.1 Objetivo General	16
1.3.2 Objetivos Específicos	16
1.4 Justificación	17
1.4.1 Justificación teórica	17
1.4.2 Justificación Social y/o empresarial	17
1.4.3 Justificación personal	18
1.5 Marco de Referencia	19
1.5.1 Marco Teórico	19
1.5.2 Marco Conceptual	27
1.5.3 Marco legal	32
1.6 Marco Metodológico	36
1.6.2 Método de Investigación	36
1.7 Alcances	39
2. Desarrollo de la investigación	40
2.2 Desarrollo del segundo objetivo específico	43
2.3 Desarrollo del tercero objetivo específico	56
3. Conclusiones y Recomendaciones	69
3.1 Conclusiones	69
.....	70
4. Bibliografía	71

Lista de Figuras

<u>FIGURA 1 CLASES DE INFRAESTRUCTURA</u>	<u>25</u>
<u>FIGURA 2 INFRAESTRUCTURA PORTUARIA</u>	<u>28</u>
<u>FIGURA 3 PRINCIPALES TERMINALES PORTUARIOS EN COLOMBIA</u>	<u>44</u>
<u>FIGURA 4 SOCIEDAD PORTUARIA DE BUENAVENTURA</u>	<u>46</u>
<u>FIGURA 5 ZONAS DE INFLUENCIA DE PUERTO DE URABA</u>	<u>56</u>
<u>FIGURA 6 UBICACIÓN DE PUERTO DE URABA</u>	<u>56</u>
<u>FIGURA 7 VIADUCTO</u>	<u>58</u>
<u>FIGURA 8 MUELLE</u>	<u>58</u>
<u>FIGURA 9 PUERTO EN TIERRA</u>	<u>58</u>

Lista de Tablas

<u>TABLA 1 IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES (\$) PUERTO DE BUENAVENTURA</u>	<u>51</u>
<u>TABLA 2 IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES</u>	<u>52</u>
<u>TABLA 3 IMPORTACIONES DEL PUERTO DE CARTAGENA</u>	<u>54</u>
<u>TABLA 4 DISTANCIA DE CENTROS PRODUCTIVOS AL PUERTO DE URABA</u>	<u>67</u>

Lista de Gráficas

<u>GRAFICA 1 DESEMPEÑO LOGÍSTICO DE COLOMBIA 2012,2014 Y 2016.....</u>	<u>49</u>
<u>GRAFICA 2 EMPRESA QUE SE BENEFICIARÍAN CON INVERSIÓN</u>	<u>59</u>

Introducción

Colombia es un país con una ubicación geográfica estratégica para las transacciones comerciales a nivel portuario, dentro de los puertos más importantes está el de Buenaventura, en el cual se desarrollan aproximadamente el 60% de las operaciones de importación y exportación debido a su gran capacidad (torres, 2018). Sin embargo, existe gran oportunidad en la construcción de nuevos puertos como el de Urabá (Rivera, 2014) el cual tuvo que atravesar varios obstáculos para establecer su viabilidad y credibilidad gubernamental, pero que hoy ya se empezó a ejecutar.

No obstante, se ha identificado que los puertos que existen en la actualidad carecen de la infraestructura necesaria para enfrentar los desafíos que proponen las operaciones de comercio exterior. Dicha problemática se asocia principalmente a la escasa voluntad de los entes que los administran para desarrollar procesos de modernización, sin los cuales es imposible adquirir las condiciones requeridas para escalar a nivel internacional.

En consecuencia, es de vital importancia estimular la ejecución de nuevas iniciativas con gran proyección, que cuenten con escenarios propicios para ayudar a mejorar la competitividad del país, es así como puerto Antioquia es una terminal que cuenta con 3 embarcaderos todos ubicados en la desembocadura del río León el cual se extiende desde el municipio de Carepa Antioquia hasta el municipio de Turbo, estos son los que han tomado la bandera durante años de tratar de suplir las carencias que se tienen en esta región en cuanto a una terminal adecuada para soportar los diferentes retos que se le presentan con la búsqueda de las compañías bananeras de la región para poder llevar sus productos a diferentes partes del mundo a través de estos embarcaderos que ya se han quedado cortos en sus operaciones pese a su ubicación geoestratégica, por esta razón la construcción del puerto de Urabá constituye una alternativa de desarrollo económico, social y logístico para una economía emergente como la colombiana.

Para su realización el proyecto cuenta con el apoyo del departamento de Antioquia y todas las entidades de desarrollo del país entre otros, el cual se plantea facilitar las operaciones de importación y exportación en el país apalancándose de la entrada en vigor del nuevo Decreto

390 de 2016 por el cual se establece la regulación aduanera nacional, en el que se consignan las disposiciones que acobijan la propuesta.

Dentro de las teorías que sustentan la construcción del puerto, se puede citar la del Modelo de Desempeño Logístico y la de Competitividad (LPI), la primera dicta que para calcular de manera acertada el desempeño logístico y organizativo es necesario establecer los controles necesarios que incluyen: analizar la infraestructura, las tarifas de aduanas, la agilidad, el acompañamiento y la localización de las mercancías en tránsito, cuya motivación principal es la eficiencia en los procesos de rastreo. Este modelo LPI usa herramientas estadísticas para la entrega de información con un único indicador que se puede utilizar para realizar un paralelo entre varios países. (Mundial Banco, 2016).

Por otro lado, la teoría de la competitividad es esencial para examinar los posibles problemas que se generan a partir del crecimiento y el desarrollo de las economías de alto rendimiento y también las poco favorecidas. En consecuencia, es de suma importancia entender este concepto para poder desarrollar de manera consecuente la disertación alrededor de la competitividad portuaria de los países.

En la sistematización realizada por Michael Porter (1990), se evidencia que esta teoría no pretende abordar el estudio de las condiciones del subdesarrollo, ni estudiar las limitaciones y generar estrategias para el mejoramiento. Por el contrario, su objetivo radica en explicar los factores de la competitividad, los efectos generados en la productividad, y analizar problemas que se han discutido abiertamente por diferentes autores de desarrollo económico. La teoría de la competitividad pretende alcanzar que sea aceptada la necesidad que se tiene de lograr factores productivos y destrezas en las economías con un nivel menos desarrollado, para Porter, realizar una estructura y un sistema automatizado que gire alrededor de la competitividad, puede ayudar de diversas formas a conservar las actividades en los mercados internacionales llegando así al mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes (porter, 1990).

De esta manera, es claro que el país se beneficiaría sobremanera de generar estrategias que estimulen la competitividad portuaria de Colombia y que esto no solo tendría un impacto económico y social, sino que podría incidir directamente en el mejor estar de la población.

No obstante, pese a los posibles y numerosos beneficios que se obtendrían con la construcción del Puerto de Urabá, hoy, tras muchos años de discusiones alrededor del tema el proyecto aún no se ha materializado. Además de las razones anteriormente descritas, pero ya se están adelantando las gestiones necesarias para que este proyecto empiece su ejecución en los próximos años, por consiguiente, el presente trabajo pretende ofrecer información que permita ampliar el conocimiento a través de la descripción de prácticas logísticas y el desarrollo de infraestructura portuaria al igual que su incidencia en el crecimiento económico y la competitividad de la región de Urabá que se generarían con el Puerto Antioquia.

1. Formulación del proyecto

1.1 Estado del arte

Tras revisar la información y publicaciones sobre las investigaciones previas se realizará en la presente sección, el estado del arte que permita identificar aquellas investigaciones y publicaciones pertinentes o semejantes a la temática investigativa del tema del puerto Antioquia Esto con la finalidad de dar cuenta del nivel investigativo y los posibles vacíos sobre el tema en cuestión.

Al analizar algunas investigaciones encontradas se evidenció que la información específica del puerto de Urabá data de mediados del año 2014 en que se anunció este proyecto, en cual se construirá una terminal portuaria en el golfo de Urabá. Pero también nos muestra (Upegui y Serna, 2012, p.6.) que desde los años de 1927 se hablaba de la creación del puerto de Urabá con la finalidad de ofrecerle al país otra opción de puerto a la nación y con una disminución representativa en los costos de operación, todo esto era secundado por la cámara colombiana de infraestructura que e informó sobre el estudio que se realizó al sistema portuario de Urabá , por parte de empresas como sener que determinaron las fases con las cuales se proveyo las inversiones para desarrollar un puerto competitivo en la región de Urabá.

El autor (javier A. Arias, 2010) analiza diferentes estudios que evidencian que la concesión de los puertos en Colombia es un buen negocio ya que esto permite un estudio previo de las condiciones que rodean el desarrollo portuario en el país, los beneficios que estos proporcionan para el crecimiento de los puertos en el país para darnos una idea más específica vemos que uno de los puertos más importantes a nivel nacional es el de Buenaventura y este tiene una concesión, (javier A. Arias, 2010) dice que el Terminal Marítimo de Buenaventura (TMB), está ubicado en la isla de Cascajal, en el extremo nororiental de la Bahía que le da nombre al Puerto, fue entregado a la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A. (SPRBUN) mediante el Contrato de Concesión No. 009 del 21 de febrero de 1994, suscrito con la Superintendencia General de Puertos, a nombre de la Nación. Desde su formación la Sociedad Portuaria siempre ha contado con accionistas públicos y privados como la Alcaldía de Buenaventura, que es el socio mayoritario, la Federación Nacional de Cafeteros, el Ministerio de Transporte, empresas azucareras, cementeras, harineras y comercializadoras de combustibles entre otros.

Otro autor encontrado que habla de las condiciones del puerto en Colombia y la gran oportunidad que hay en la construcción de nuevos puertos como el de Urabá (Rivera, 2014) En esta investigación observamos el proceso por el que atravesó el puerto de Urabá, para establecer su viabilidad y credibilidad gubernamental. de esta manera lograr dejar una constancia real para su construcción, pese a que han pasado 93 años, en los que se decidió empezó a realizar estudios para su construcción en la actualidad.

(ofelia catell, 2015) realizado diferentes estudios sobre la infraestructura y competitividad de los puertos en Colombia principalmente Buenaventura , Cartagena y otros puertos del país identificando de una manera eficiente y eficaz de las diferentes entidades portuarias y gubernamentales tanto públicas como privadas involucradas en el desarrollo de los puertos construidos en el país, en las etapas de construcción del puerto de Urabá, para (javier A. Arias, 2010) esto representa para el país grandes inversiones extranjera para la administración de estos puertos tales como sucedió en su entonces con la sociedad portuaria de Cartagena mejor conocido como puerto de Cartagena el cual permitió un gran desarrollo de la región caribe del país.

Analizando otras fuentes de información como encontramos a (legiscomex, s.f.)y (Rivera, 2014) los cuales han realizado diversos estudios de proyectos y los beneficios que generarían la puesta en marcha del proyecto del puerto de Urabá, el cual estará ubicado en la zona sur del golfo de Urabá. Además de lo anterior este puerto será catalogado como una terminal marítima y fluvial el cual permitiría el ingreso de grandes embarcaciones a sus muelles. adicional a esto también está relacionado a grandes proyectos de desarrollo carretero que le permitirá sacar sus mercancías más eficientemente a sus logares de destinos como túnel| del torro, la autopista al mar 1 y 2.

(Gonzalez, 2016) argumenta que el mejoramiento infraestructural en los puertos desarrolla la competitividad y el posicionamiento de los mismo como es el ejemplo del puerto de manzanillo en Panamá mediante su modernización se convirtió en uno de los puertos más destacados a nivel de panamá, además motivado por una de las apuestas más arriesgadas y brillantes de la actualidad la cual fue la ampliación del canal de Panamá que impulso el paso de los nuevo buques porta contenedores que ayudara a desarrollar la competitividad de los puertos de la región en este caso para Colombia se ve que uno de los puertos nacionales

mejor posicionados para aprovechar estas bondades es el puerto de Cartagena que posee una pequeña ventaja en sus aguas ya que tiene una profundidad que le permitiría ser favorecido de esta ampliación y maximizar las operaciones y la capacidad de resección en el puerto de Cartagena.

1.2 Planteamiento del Problema

Hoy en Colombia la falta de competitividad en los puertos es un gran problema ya que cuando se analiza la infraestructura portuaria se evidencia que la poca preparación para la competencia es abismal ya que se demuestra claramente la incapacidad que posee el país, la autogestión y progreso se ven limitados por el poco interés que profesa las entidades portuarias y gubernamentales en modernizar de los puertos, desaprovechando las ventajas geográficas que posee Colombia, lo que prueba la escasez de competitividad, para el sector empresarial y el académico lo que señala que en Colombia la competitividad de las empresas e infraestructura en general pasa a un segundo plano por la falta de modernización de los puertos que afecta la potencia geográfico y económico que existe en el país. (Balance Portuario Colombiano 2013. Gerencia de Logística, s.f.)

Uno de esos puntos principales es la falta de capacidad que hay en los puertos existentes en el país que no permite la llegada de los nuevos puertos post Panamax y neo Panamax por ende el tráfico de comercio se ve relegado porque no hay la capacidad suficiente para afrontar esta situación en el marco del bienestar de las operaciones portuarias y el desarrollo del comercio exterior para Colombia. Por ello es importante la estimulación de la competitividad de los puertos a través de los nuevas iniciativas de gran proyección e impacto no solo en el país sino también en la región, Partiendo de lo anterior quisiera resaltar uno de esos tantos proyectos que aún no se han puesto en marcha el cual es el puerto de Urabá en el mar caribe colombiano, sin duda alguna su principal problema es que no se ha puesto en marcha su construcción que a la larga tendría una repercusión con gran impacto positivo que los puertos actuales desaprovechan en contraste a lo que ofrecer tener el puerto Antioquia por lo que su implementación representaría para la nación solo a niveles desarrollo nacional sino también regional y competitivo a diferentes sectores económico del estado.

Una de las mejores maneras de tener un estado competitivo y una economía estable y fomentando el crecimiento de las pequeñas y medianas empresas que son la base de una economía en desarrollo es impulsando el progreso de estas empresas a través de las importaciones las cuales son las que estabilizan y sostienen una economía emergente como lo es la colombiana con iniciativas de progresos tal como lo es la construcción del puerto de Urabá en el golfo el cual es un proyecto del que se podría basar una fortaleza que pese a su

antigüedad puerto Antioquia en conjunto de los otros puertos que están en funcionamiento por lo que es menester que este salga de las sombras e ingresa a aportar una influencia positiva en la competitividad del país y su impacto en la economía, en los diferentes escenarios de discusión. Incrementando la necesidad de la construcción del puerto y a que a punta hacer una solución clara para esta problemática con este megaproyecto.

La principal problemática subyace alrededor de la poca competitividad, la falta de importancia que recibe esta iniciativa y de la carencia del progreso en la gestión que requeriría esta mega obra, para realizar dicha construcción sería importante señalar la trascendencia de dicho proyecto lo cual no es algo insignificante ni nada parecido, pero si algo complejo de realizar debido a la poca relevancia de los estudios realizados y de la información publicada que de una u otra manera dirigen a este proyecto de nuevo a las ilusiones de un algo que podría llegar a ser y aún no ha sido y que Colombia lo pide a gritos.

Indagando acerca de la situación de competitividad de los puertos colombianos hay ignorancia sobres como este proyecto daría una solución al problema de competitividad el puerto de Urabá sería la alternativa más eficaz, este proyecto aún no existe, ya que no es prioridad por que las partes involucradas no se ponen de acuerdo en los costos del proyecto por par a los sectores responsables tales como la ANI de la concesión, actualización y modernización de los puertos nacionales y de la competitividad de las operaciones y de la infraestructura portuaria. Colombia necesita que iniciativas como estas sean importantes para explotar uno de los callejones de paso más representativos del comercio internacional en cual se encuentra en la cuenca del atlántica con un 60% del tránsito total marítimos de las mercancías que viaja por el mundo en cada proceso de exportación e importación según informe de las naciones unidas (unidas, 2018).

a esta problemática, lo más razonable sería empezar a resaltar la necesidad que tiene el país de la ejecución de esta obra y como impactaría beneficiosamente para la competitividad portuaria y económica del país se documentara e informaran mejor de la proyección e influencia de este proyecto en el golfo de Urabá colombiano y como impactaría a los colombianos del desarrollo competitivo en Colombia y en su población y empresas exportadoras e importadoras.

De aquí nace el primordial problema se encuentra relacionado con la falta de interés o la sobrevaloración de este proyecto para las empresas y las entidades gubernamentales las cuales al final de cuentas las que dictan el rotulo de importante o no en Colombia. Pese a que la comunidad empresarial nacional si es necesario el proyecto y está dispuesta a invertir si Colombia da el paso hacia delante con esta iniciativa.

Entonces la pregunta que orientaría la presente investigación seria ¿Qué retos logísticos tiene Puerto Antioquia para incrementar su competitividad comparado con los dos principales terminales portuarias de Colombia?

1.3 Objetivos

1.3.1 Objetivo General

Analizar que retos logísticos tiene puerto Antioquia para incrementar su competitividad comparando a las principales terminales portuarias de Buenaventura y Cartagena.

1.3.2 Objetivos Específicos

- Describir los aspectos generales e infraestructurales del puerto Antioquia
- Realizar un cuadro comparativo del puerto Antioquia frente a los puertos de Cartagena y Buenaventura con respecto a la capacidad logística e infraestructural.
- Describir los aspectos infraestructurales y logísticos del puerto de Urabá.

1.4 Justificación

La costa caribe es uno de los pasadizos más importantes del país, ya que en ella se maneja aproximadamente el 60% de las operaciones de importación y exportación que se realiza a nivel mundial, Adicionalmente se calcula que el 60% tienen lugar en el puerto de Buenaventura debido a que posee la mayor capacidad en Colombia y por ende él es más importante (torres, 2018).

Para esta investigación es relevante resaltar que a pesar de que se cuenta con el puerto de Buenaventura, en el Pacífico y el puerto de Cartagena en el Atlántico, no hay ninguna otra alternativa de terminal marítima y/o fluvial en la zona, en consecuencia, es vital ampliar el conocimiento en cuanto a la iniciativa que dará una solución a este problema, la cual es el puerto Antioquia que se ubicará en el golfo de Urabá en Antioquia.

1.4.1 Justificación teórica

El puerto Antioquia cuenta para su realización con el apoyo de los departamentos de Antioquia, el sector empresarial bananero de la región de Urabá y los municipios aledaños entre otros, a raíz de la realización de esta iniciativa se planea facilitar las operaciones de Impo y expo en el país, apalancándose de la entrada en vigencia del nuevo estatuto aduanero decretos 390 y las regulaciones aduaneras existentes para este tipo de proyectos, que tiene como fin aumentar la competitividad del comercio exterior en el país y el desarrollo económico y social de la región de Urabá, mostrando el desarrollo infraestructural que se generaría a nivel regional y departamental a raíz de la construcción del puerto en esta zona del país.

1.4.2 Justificación Social y/o empresarial

Para el sector bananero Urabáense y sector empresarial en general antioqueño uno de los más importantes y fuertes en la nación, el mega proyecto del puerto de Urabá es muy atractivo ya que permitiría reducir de una manera significativa los costos de transporte en las operaciones de exportación gracias a las alternativas que proveería este puerto para potencializar el desarrollo comercial y jalonar de alguna manera el desarrollo social y económico de la región a través de la generación de nuevos empleos.

1.4.3 Justificación personal

A nivel personal, la realización del presente trabajo investigación me permitirá afianzar las competencias investigativas y de análisis como profesional en negocios internacionales y comprender mejor situación que impactaran de una manera u otra a comunidades determinadas y cómo manejar y calcular sus impactos.

A nivel profesional, realizo la presente investigación con la finalidad de resaltar la importancia y trascendencia para las entidades pertinentes, por lo que sirve como vehículo de conocimiento para poner en práctica los conocimientos adquiridos durante mis años de estudio en esta disciplina que son los negocios internacionales.

1.5 Marco de Referencia

1.5.1 Marco Teórico

Para realizar este trabajo de investigación es muy importante contemplar algunas teorías, con el objetivo de obtener un apoyo científico que soporte el objeto de investigación y de esta manera genere una validez a lo expuesto posteriormente, estas teorías van directamente relacionadas con la infraestructura logística y la cadena de abastecimiento que es uno de los factores determinantes a la hora de medir la competitividad de un país, ya teniendo claro lo anteriormente explicado se pasara a describir 2 teorías y un modelo partiendo del índice del desempeño logístico (LPI por sus siglas en ingles), la primera teoría es nombrada como la teoría de las restricciones (TOC), la cual se basa en el hecho de generar el valor que se obtiene mediante la operación de la cadena logística, la segunda teoría habla de la competitividad relacionada con la problemática que plantea la creación de los factores necesarios para que en la economías de escasos crecimiento resulten viables los procesos de desarrollo (Suñol, 2006) y el LPI como herramienta de consulta y análisis del desempeño logístico global. Por consiguiente, se definirán las teorías que vayan en consecuencia al tema de esta investigación.

La teoría de las restricciones

Se construyó a partir de una serie de eventos y situaciones complejas en una organización y allí es donde el físico Israel eliyahi Goldratt a partir de problemáticas empresariales establece la importancia de tener la meta clara que enfoque a la empresa a lograr un fin de manera práctica y por medio de sistemas autónomos, esto con el fin de alcanzar la estabilidad y permanencia empresarial. (Aguilera C., 2000)

Esta teoría se relaciona con la eficiencia y eficacia esta se desenvuelve en que las organizaciones llámense empresas o sectores económicos cuando por causa de su desarrollo estas deben superan las barreras que los reprimían y se vuelvan más eficientes y eficaces mediante sus operaciones, bajo el objeto de investigación corresponde a la competitividad que presentan los países dado a su infraestructura logística instalada, la imagen que integra la teoría de restricciones se rige en el pensamiento de que el mejor valor al cliente no se le brinda en un solo lugar indicado, este valor se da en toda la trayectoria del proceso logístico (Universidad ESAN, 2016).

Tras la afirmación anterior se quiere expresar que la competitividad de Colombia es en gran parte responsabilidad de toda una cadena logística compleja que contempla la producción, transporte y la comercialización de los productos importados y exportados del país ya que no se encuentra en las mejores condiciones para ofrecer los servicios en mejores tiempos y a más bajos costos.

La teoría permite evidenciar como se interrelacionan las actividades logísticas para ofrecer mejoras en el desempeño y de igual manera permitir los cuellos de botella que implica una baja gestión la cual se queda corta ante la demanda existente y que impacta la economía y competitividad colombiana en el ámbito internacional. Dando paso a la siguiente.

Teoría de la competitividad

Se observa que la economía local colombiana, tiene como bandera para lograr que las a empresa aumente su competitividad es vital que constantemente le inyecten capital y la apertura al comercio en todos los niveles del mercado. La evolución del concepto de competitividad desde el punto de vista de varios autores revela que es más rico de lo que comúnmente se creen las organizaciones, para alcanzar una competitividad permanente en el tiempo real se tiene que adoptar una serie de política para rebasar todos los problemas que se presenten en el proceso.

Entender la teoría de la competitividad con todas sus implicaciones es esencial para examinar el valor que tiene y abarca los posibles problemas que se generan a partir del crecimiento y el desarrollo de las economías de alto rendimiento y también las de poco favorecidas. La sistematización realizada por Michael Porter (1990), en algunos sectores, esta teoría no pretende lograr el estudio de las condiciones del subdesarrollo, estudiar las limitaciones y generar estrategias para el mejoramiento. Explicando los factores de la competitividad y de los efectos generados a la productividad, se pretende analizar un problema que se ha discutido abiertamente por diferentes autores de desarrollo económico, La teoría de la competitividad pretende lograr que sea aceptada la idea de la necesidad que se tiene de lograr factores productivos y destrezas en las economías con un nivel menos desarrollado. Esta tarea debe ser desarrollada principalmente por los gobiernos de cada nación y los sectores de la economía interesados en el crecimiento local. La competitividad se debe recuperar en toda

su dimensión, teniendo en cuenta que su proceso de impacto socioeconómico de las naciones. Para Porter realizar una estructura y un sistema automatizado que gire alrededor de la competitividad, pueden ayudar de alguna forma a conservar las actividades en los mercados internacionales llegando así al mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes de este (porter, 1990)

Como se viene diciendo en el anterior contenido, para Porter es muy importante la competitividad como un recurso humano establece como principal valor para lograr la productividad la cual conlleva a las empresas a ser competitivas dando a entender de esta manera que la competitividad es la principal herramienta para el mejoramiento de la calidad de vida y aumentar los ingresos tal como se refleja en el PIB de un país.

Además del anterior se indica que existe relación entre la productividad y la calidad de vida de los habitantes, el cual incide directamente en los salarios y los ingresos de los accionistas del negocio, en el reparto del ingreso, el mejoramiento del ambiente, niveles de recursos de los gobernantes y los derechos de las personas. Si la competitividad solo se ve como un medio prolongado para los niveles de inversión, no es tan importante subir la calidad de vida de los habitantes e incluirlo en los procesos de desarrollo. (Suñol, 2006)

La productividad es un término que incluye muchos factores, como la eficiencia entre los sistemas productivos de las naciones, que están directamente relacionada al factor humano, el capital neto del trabajo y la inversión realizada por las empresas, lo cual percibe como el punto principal y concluyente del aumento de calidad de vida de una nación y del aumento del PIB.

Esta teoría refuerza a los países que cuente con infraestructuras desarrolladas que le genera diferenciación y crecimiento económico facilitando el flujo de su economía que se ve reflejado a través de su producto interno bruto per cápita y por ende en la mejora de las condiciones de vida de sus ciudadanos.

Conforme a lo que dice suñol la capacidad competitiva afecta a la infra estructura, la economía, finanzas y los niveles de satisfacción de los consumidores, el cual es la fuerza productiva que sostienen aun al país, apoyados a través de la inversión, el nivel de educación y el desarrollo tecnológico y cultural de la sociedad.

El cual es determinante a la hora de que el gobierno adopte las medidas necesarias para dinamizar la capacidad logística existente en el país y avanzar en los procesos de importación y exportación mediante la reducción de los tiempos de operación reflejando un aumento significativo en sus infraestructuras y por ende verse más competitivo en comparación otros países con similares características.

Otro argumento presentado es el de la CEPAL el cual dice que para la obtención de la competitividad es necesario apostar en dinamizar la productividad en los procesos empresariales y en el desarrollo internacional , la cual se vería reflejada en todos sus niveles impulsando así la eficiencia en los procesos internacionales ofreciendo productos o servicios de calidad y buenas prácticas en los mercados internacionales lo que implicaría la adopción de nuevas prácticas mejores y eficientes en los procesos productivos empresariales. (CEPAL, 1991)

Para que la competitividad a nivel interno alcance niveles desarrollados en la economía y dentro de las organizaciones es necesario la actualización tecnológica en los procesos productivos de las organizaciones para de esta manera motivar y potencializar el talento humano y la competitividad interna en conjunto con las políticas implementadas por la administración. (CEPAL, 1991)

En este punto es de suma importancia la intervención del estado como ente regulador de la nación a través de la implementación de políticas que tenga como fin alcanzar un grado de competitividad necesario que permitan el desarrollo de la innovación tecnológica que permitan subir la imagen en los mercados internacionales que conllevara a tomar una mayor participación en este. Otras alternativas que permitirán aun mentar el grado de competitividad en el país son mediante el incremento del nivel educativo de los ciudadanos ya que le permitiría ser más especialista en sus funciones ocasionando un mayor flujo productivo y un mayor retorno económico.

Para la CEPAL enfatiza en las políticas de apertura y desempeño empresarial para mejorar la economía, por esto es necesario decir que la competitividad se fortalece mediante la buena gestión de los siguientes elementos: la innovación, la diversificación y el desarrollo infraestructural.

Modelo de índice de desempeño logístico o LPI

Analiza los componentes influyentes para este modelo los cuales son: aduana, infraestructura, agilidad, acompañamiento y localización de envíos, la eficiencia y, por último, pero no menos importante just in time u oppottunity los cuales son los elementos que brindan información al modelo.

LPI usa herramientas estadísticas para la entrega de información con un único indicador que se puede utilizar para realizar un paralelo entre varios países. (Mundial Banco, 2016)

Para medir el desempeño logístico a nivel mundial , el banco mundial ha realizado estudios desde el 2007 en los cuales compara 160 países en 6 puntos y en mercados relevantes donde se asignan rangos de medición : muy bajo (1) a muy alto (5), en relación a las aduanas, infraestructura, envíos internacionales, calidad y competencia logística, seguimiento y justo a tiempo/oportunidad, nombrado LPI logistic performance índex que porcina a los estado la visualización de las oportunidades y desafíos a confrontar. (Arvis, 2014)

Esta es una herramienta de consulta de desempeño logístico global de las naciones, la cual se realiza de forma comparativa tanto individual como colectivo el cual tiene como fin facilitar a las naciones visualizar los retos y ocasiones que ofrece el desempeño logístico comercial. Fue creado por el banco mundial entre los años de 2005 y 2006 lo que derivo con su primera edición en el año 2007 y desde aquí en adelante sale una edición cada 2 años donde el banco mundial califa el LPI internacional y el nacional esta encuesta se encuentra dirigida a los agentes de carga globales y transportistas expresos con el fin de medir la agilidad logística de los 160 países, las variables cualitativas y cuantitativas.

El LPI Internacional conformado por empresas y usuarios de servicios logístico,
Califica 6 componentes:

- Desempeño de aduana.
 - Infraestructura.
 - Envíos internacionales.
 - Competencia de servicios logísticos.
- Seguimiento y rastreo.

- Puntualidad y capacidad de recepción.

La metodología de este modelo es a través de una encuesta donde se califica a los 160 países implicados por el banco mundial donde se les da a los 6 componentes logísticos una calificación de 0 a 5 donde 0 es la calificación más baja y 5 la más alta.

Los datos recaudados por la encuesta son interpretados mediante la estadística y aritmética de tal manera que cuando es ingresada al LPI se estandariza para que se pueda realizar paralelo entre los países.

Para comprender con mayor facilidad este modelo se procederá a explicar los componentes del modelo:

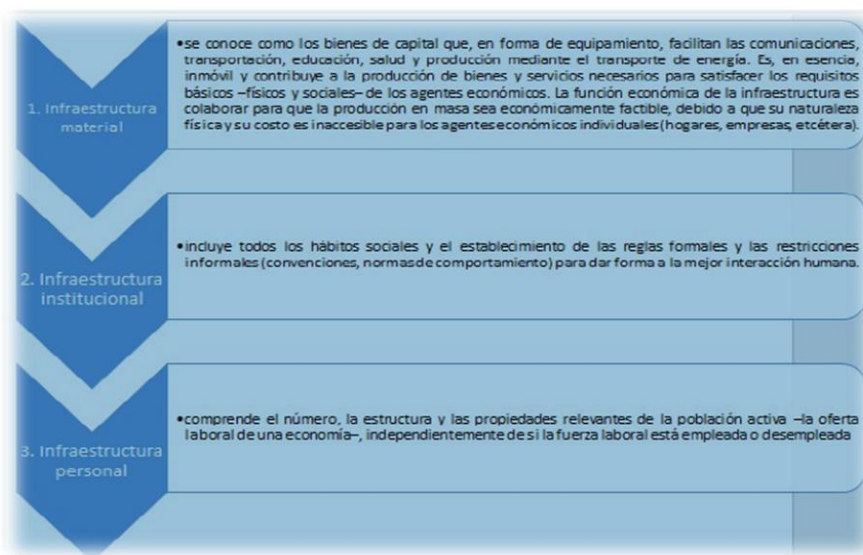
Desempeño de aduanas: la aduana es un espacio físico público representante del gobierno normalmente ubicado en las entradas fronterizas o costeras para realizar controles de movimiento internacional de mercancías que ingresan al territorio nacional ya sea a causa de una importación o exportación desde un país en especial a otro, también se encarga de velar por el cumplimiento de las normas de pago de los tributos aduaneros que se generan según la naturaleza de la mercancía (Reyes, 2002)

Aquí tenemos otra definición que dice que las aduanas son entidades asignadas por el gobierno para vigilar, controlar y fiscalizar toda entrada y salida de mercancías, objetos y demás servicios que sean susceptibles de transportar por cualquier medio. Para las personas que llegan o salen del país las cuales se encuentran obligadas a declarar ante las aduanas si transportan con algunas mercancías diferentes a los equipajes de mano, dinero, animales y medicamentos. (Otabajón Anton, 2000)

Infraestructura: la infraestructura está formada por una serie de materiales físicos, instituciones y personales que soportan la economía de un país al pago de estos índices de acuerdo a un otorgamiento real de recursos; en otras palabras, el nivel que se da a estos factores que es alto para unirlos para brindar un alto desarrollo económico para su funcionamiento. (Flores, 2012)

Según Buhr entre los años de 2003 y 2004 se relaciona 3 clases de infraestructura asignada a su función propia:

Figura 1 Clases de infraestructura



Fuente: Elaboración propia a partir de (Barajas Bustillos & Flores, 2012)

También podemos definir la infraestructura como la serie de elementos y componentes físicos que permiten el funcionamiento de una organización, institución o espacio y puedan desarrollar sus actividades correctamente y en forma cómoda, segura y de la mejor calidad para ofrecer sus servicios al usuario final. (desarrollo, 2015)

Envíos internacionales: para hablar de este componente nos apoyaremos en las palabras que dio el señor salvador mercado, el ingreso y salida de mercancías de un país hacia otro es lo que se considera como comercio internacional, el comercio internacional se considera como la ciencia económica que estudia el tráfico e intercambio comercial entre los países para lograr el crecimiento económico de estos. Para poder lograr este intercambio se debe utilizar las modalidades de Importación, ingreso de mercancías extranjeras al territorio nacional, y las exportaciones, salidas de mercancía hacia otros países del exterior. (marcue, 1998)

Competencia de Servicios Logístico: estos son métodos utilizados por los países para ser más eficientes en los procesos del transporte logístico de mercancías tanto a nivel nacional e internacional también les permite desarrollar la economía de una manera ágil, con costos bajos y tiempos cortos. Todo esto impulsado por la globalización permitiendo el

mejoramiento en tecnología lo que conlleva a la reducción de costos de transporte y comunicaciones entre los operadores del comercio internacional.

Seguimiento y rastreo: para una empresa es de vital importancia cumplir con las necesidades y productos de sus clientes. Para esto es importante que los países cuenten con un operador logístico competitivo, confiable y eficiente que permita tener un control real del proceso de seguimiento y rastreo de las mercancías que salen o ingresan al país todo esto impulsado o respaldado por la tecnología.

Puntualidad y recepción: este es el resultado final de rastreo y seguimiento ya que durante una operación de comercio exterior es importante garantizar las fechas de entrega a los clientes lo que permite un mayor flujo y nuevos pedidos que dinamizan la economía.

1.5.2 Marco Conceptual

En el siguiente apartado se abordan los aspectos claves relacionados con el puerto de Urabá como los conceptos que se desarrollan en esta investigación proporcionando una definición científica de los factores tales como: Puerto, Calado de puertos, Transporte Multimodal, Desarrollo Portuario, Competitividad portuaria.

Concepto de Puerto

Para definir este concepto tomaremos como referencia a (López Pampín, 2004) señalan que un puerto es un área natural, urbana o artificial dispuesta para el atraque y desatraque de embarcaciones que ofrece la infraestructura necesaria para desempeñar las actividades tanto comerciales, lúdico o deportivos. Están situados estratégicamente en zonas costeras o fluviales. Los puertos permiten operaciones de carga, descarga, almacenamiento, distribución de mercancías etc.

De igual manera, la Unión Europea define un puerto como “una zona de tierra y agua dotada de unas obras y equipo que permitan principalmente la recepción de buques, su carga y descarga, y el almacenamiento, recepción y entrega de mercancías, así como el embarco y desembarco de pasajeros”. También Esta zona de tierra y agua incluye la infraestructura necesaria (obras de abrigo, muelles,). Así mismo para acceder al puerto es necesaria la presencia de unas infraestructuras marítimas de acceso (canales de entrada, ayudas a la navegación) así como unas infraestructuras terrestres (carreteras, vías férreas,). (Ruá, 2006)

Según la cartelización aplicada a los puertos (Cifuentes, 1997) define de manera general las instalaciones con las que cuenta un puerto se divide en cuatro grupo (1) las obras de abrigo y acceso que se encargan de proteger a los buque contra las acciones naturales, en esta categoría se encuentran los siguiente elementos como los son los diques o rompeolas que tienen como función primordial es permitir que los buques fondeen sin tener que sentir los embates de las olas.(2) el siguiente grupo los compone las obras de atraque, tráfico y almacenamiento, que se encarga de facilitar todas las instalaciones que permitan el buen funcionamiento del puerto tales como muelle de atraque, patio de estancia miento, instalaciones de depósito y clasificación de carga.(3) para este grupo tenemos el equipo de manipulación de carga, el cual consiste en la manipulación de la maquinaria empleada para

la facilitación de la operación de cargue y descargue del buque como grúas.(4) el último grupo se encuentran las maquinarias para la reparación y mantenimiento de buque y barcos son las que se destinan para preservar la operabilidad de los buque por ejemplo tenemos diques seco, flotante y varaderos.

figura 2 infraestructura portuaria



Fuente: infovisual (2010).

Caracterización de Puertos

Para (Jiménez, 2013) los puertos clasifican de diferentes maneras tales como:

Con base a su Origen

- Naturales
- Seminaturales
- Artificiales

Por su ubicación

- Marítimo

- Fluvial
- Fluviomarítimos
- Lacustre

Y atendiendo a otros factores

- ✓ De altura
- ✓ Profundos
- ✓ De cabotaje
- ✓ De marea
- ✓ Francos
- ✓ Pequeros
- ✓ deportivos

Para el presente trabajo es importante resaltar que la caracterización de los puertos es importante ya que permite reconocer que tipología estará el puerto de Urabá mediante su ejecución y que se espera.

Puerto de aguas Profundas o calado de puerto

Por concepto de esta investigación se entenderá como puerto de aguas profundas a la infraestructura marítima situada en la zona costera de un país determinado don entren a atracar buques de gran capacidad de carga que necesiten cierta profundidad para no encallar en la arena (Alvaro Soutullo, 2013). Ya que el puerto Antioquia se caracteriza por esto dando nuevas alternativas al comercio colombiano en la zona Caribe colombiana.

Transporte multimodal

Para esta investigación se entenderá como transporte multimodal a la acción de transportar las mercancías en dos o más medios de transporte diferentes bajo un solo contrato de transporte (rioseco, 2001).

Competitividad Portuaria

Según (estado, 2013) el informe anual de puertos de estado Para Ganar competitividad en el sector portuario se debe a reducir costes, aumentar en eficiencia y calidad y ganar en fiabilidad; es decir, ganar en productividad. Para ello es necesario que se impliquen todos los agentes, entes, organismos, asociaciones y administraciones relacionados con el sector

portuario. Por otro lado, tenemos que (González Laxe y Novo Corti, 2012) para La internacionalización de las economías genera flujos crecientes de mercancías que traspasan las fronteras nacionales. De las cuales La mayor parte de estos movimientos dan como resultado una organización espacial que responde a los retos de competitividad. Para ello se hace necesaria una especialización cada vez mayor. Como alternativa se tiene la adaptación de los puertos y los sistemas de conectividad, en los que están inmersos son esenciales para su competitividad”

Desarrollo portuario

Para efectos de esta investigación se entenderá como desarrollo portuario a todas las acciones ejecutadas para el mejoramiento continuo de la infraestructura portuaria y sus instalaciones y actualizaciones o también en las nuevas construcciones de puertos en otras zonas del país convirtiendo dichas zonas en económicas. Por otro lado, podemos también decir que el desarrollo es el desarrollo es un proceso de expansión de las capacidades de que disfrutaban los individuos (sen:1999b, s.f.)

Competitividad

Paul Krugman, Premio Nobel de Economía de 2008, resalta que el término “competitividad” es usado por muchos gurús y consultores para vender más libros y obtener mayores ingresos. (Business, 2017; Krugman, 1993). Según ellos, Krugman dice que la competitividad son las herramientas que permite a una nación medirse con otras naciones generando productos y servicios de altos niveles de calidad, un ejemplo es Nestlé y Kraft Foods. Es decir, otras naciones siempre compiten en entre sí para generar competitividad.

Para Michael Porter, la competitividad se puede determinar sobre la base de una serie de recursos. En particular, y según el autor, básicamente hay cuatro factores que son la clave para determinar la competitividad. (Porter, 1990) En esta perspectiva, distinguir esa competitividad es una razón positiva para los mercados por varios ejemplos Primero, existe una mercancía de gran tamaño para ofrecer productos, segundo, existen muchos medios de comunicación y promoción para venderlos y mejorarlos y, por último, se cuenta con una estructura en relación a los fabricantes y especialistas del gremio que permiten una investigación más eficiente.

Logística internacional: es la agrupación de conceptos que permites concretar de manera eficiente un proceso de comercio internacional, puede ser una importación o exportación. Lo más importante es tener claro en qué momento se debe realizar cada uno de los pasos necesarios para estos como el proceso de aduana, servicios de fletes internacionales, fletes terrestres, permisos etc. (peñaranda, 2013)

1.5.3 Marco legal

En esta investigación es necesario apoyar no de bases sólidas y legales para el desarrollo de nuestra investigación por esto nos apoyaremos de la ley 01 de 1991 que dicta los siguiente

ARTÍCULO 1°. Principios generales. En desarrollo del artículo 32 de la Constitución Política, la dirección general de la actividad portuaria, pública y privada estará a cargo de las autoridades de la República, que intervendrán en ella para planificarla y racionalizarla, de acuerdo con esta Ley.

La creación, el mantenimiento y el funcionamiento continuo y eficiente de los puertos, dentro de las condiciones previstas en esta Ley, son de interés público.

Tanto las entidades públicas, como las empresas privadas, pueden constituir sociedades portuarias para construir, mantener y operar puertos, terminales portuarios o muelles y para prestar todos los servicios portuarios, en los términos de esta Ley.

A ninguna persona se le exigirá ser miembro de asociaciones, gremios o sindicatos, ni tener permiso o licencia de autoridad alguna, para trabajar en una sociedad portuaria. A ninguna sociedad portuaria y a ningún usuario de los puertos, se obligará a emplear más personas de las que consideren necesarias.

En ningún caso se obligará a las sociedades portuarias a adoptar tarifas que no cubran sus costos y gastos típicos de la operación portuaria, incluyendo la depreciación, y que no remuneren en forma adecuada el patrimonio de sus accionistas. Pero no se permitirá que esas sociedades se apropien las utilidades provenientes de prácticas restrictivas de la competencia.

Las sociedades portuarias, oficiales, particulares y mixtas y los operadores portuarios que desarrollen actividades en los puertos de servicio público, deben adelantarlas de acuerdo con reglas de aplicación general, que eviten privilegios y discriminaciones entre los usuarios de sus servicios; y abstenerse de toda práctica que tenga la capacidad, el propósito o el efecto de generar la competencia desleal o crear prácticas restrictivas de la misma. Serán responsables civilmente por los perjuicios que ocasionen al apartarse de tales reglas o al incurrir en estas prácticas.

Las entidades públicas pueden aportar capital y constituir garantías a las sociedades portuarias, en los términos de esta Ley; pero ni las sociedades portuarias oficiales ni las mixtas recibirán u otorgarán privilegios o subsidios de tales entidades o en favor de ellas

Las disposiciones del presente estatuto se aplicarán e interpretarán de conformidad con este artículo.

ARTÍCULO 2º. *Planes de expansión portuaria.* El Ministerio de Obras Públicas y Transporte presentará al CONPES para su aprobación, cada dos años los planes de expansión portuaria que se referirán a:

2.1. La conveniencia de hacer inversiones en nuevas instalaciones portuarias, para facilitar el crecimiento del comercio exterior colombiano; para reducir el impacto de los costos portuarios sobre la competitividad de los productos colombianos en los mercados internacionales y sobre los precios al consumidor nacional; para aprovechar los cambios en la tecnología portuaria y de transporte; y para conseguir el mayor uso posible de cada puerto.

2.2. Las regiones en que conviene establecer puertos, para reducir el impacto ambiental y turístico de éstos, y para tener en cuenta los usos alternativos de los bienes públicos afectados por las decisiones en materia portuaria. Los planes, sin embargo, no se referirán a localizaciones específicas.

2.3. Las inversiones públicas que deben hacerse en actividades portuarias, y las privadas que deben estimularse. Los planes, sin embargo, no se referirán, en lo posible a empresas específicas.

2.4. Las metodologías que deben aplicarse de modo general al establecer contraprestaciones por las concesiones portuarias.

2.5. Las metodologías que deben aplicarse de modo general al autorizar tarifas a las sociedades portuarias; o los criterios que deben tenerse en cuenta antes de liberar el señalamiento de tarifas.

Las inversiones públicas que se hagan, las concesiones que se otorguen, las contraprestaciones que se establezcan, y las tarifas que se autoricen, se ceñirán a tales planes.

Los planes de expansión portuaria se expedirán por medio de decretos reglamentarios de los planes y programas de desarrollo, económico y social, de los de obras públicas que apruebe el Congreso, y de esta Ley. En ausencia de los planes que debe expedir el Congreso, se harán por decreto reglamentario de esta Ley.

ARTÍCULO 3º las condiciones técnicas de operación, son facultades de uso exclusivo del Superintendente General de Puertos y de conformidad a la norma, fijar las condiciones técnicas de operación de los puertos, en materia de nomenclatura; procesos de inspección de instalaciones portuarias y de embarcaciones en cuanto a sus bodegas, car y estiba; manejo de carga; facturación; recibo, almacenamiento y entrega de carga; servicios a las naves; prelación y reglas sobre turnos , atraque y desatraque de embarcaciones; periodos de permanencia ; tiempo de uso de servicios; documentación; seguridad industrial y las demás que han estado sujetas a la empresa puertos de Colombia, en cuanto no contradiga lo dispuesto en la norma.

Tales resoluciones deben tener como objetivo:

3.1 permite, la supervisión sobre los procesos de las sociedades portuarias y de los usuarios de los puertos.

3.2. Garantizar la operación de los puertos durante las 24 horas todos los días del año.

3.3. Propiciar los aumentos de la eficiencia y el uso de las instalaciones portuarias.

3.4. Efectuar la introducción de innovaciones tecnológicas en las actividades portuarias.

Según lo establezca la ley lo contrario no se necesitará autorización previa de la Superintendencia General de Puertos para la ejecución de actividades portuarias; pero si podrá requerir garantías de las actividades a realizar acorde a la ley, los estatutos y condiciones técnicas de la operación

ARTÍCULO 4º. La normatividad establece que para las asociaciones Portuarias y labores útiles para el beneficio común. Las sociedades portuarias tienen permisos especiales vigentes para la ocupación y el uso de las zonas costeras, playas, aguas poco profundas y de más zonas pertenecientes a aquella, podrán, ingresar de forma temporal o permanente, a

cualquiera de estas modalidades que permita la ley, con el fin de simplificar de las zonas marinas adyacentes de los puertos y embarcaderos, realizando obras tales como el dragado, relleno y obras de ingeniería oceánica, y beneficiar a través de los servicios de provecho general que sea necesario, menos en los que se dispone, tales asociaciones que no podrán impedir de ninguna manera los derechos de terceros.

Corresponde a las sociedades portuarias, y a quienes se les haya otorgado los permisos mencionados, asumirán en proporción al valor que obtengan de las concesiones o permisos, los costos de las obras y servicios de beneficio general. Las obras se realizarán conforme a los planes preestablecidos, que deberá contar con la autorización del Superintendente General de Puertos, con un previo concepto de la Dirección General Marítima y de las entidades responsables, especialmente de la preservación del medio ambiente en las áreas donde se valla a realizar las obras, dentro de los 90 días siguientes a la solicitud.

Las sociedades portuarias y los demás titulares de permisos o autorizaciones podrán ejecutar las obras y ser los proveedores de los servicios de beneficio frecuente, ya sea de forma directa, bien por contratos con terceros, o encomendándolos a sociedades a las que se menciona en el primer inciso del presente artículo.

Si alguna de las sociedades o titulares de autorizaciones que se beneficiarían con tales obras o servicios, presentaran su negativa a la realización o al pago, los interesados podrán solicitar al Superintendente General Puertos que autorice su ejecución, el presupuesto respectivo y el reparto de los costos en partes iguales según beneficio. Si el Superintendente acepta la solicitud, escogerá un interventor de las obras fijando sus funciones y su remuneración que ira a cargo de los ejecutores de la obra.

Si los beneficiarios no consideran la oportunidad debida a las partes los costos que resulte a su cargo, el representante legal de la asociación a la que pertenezca, o el interventor elegido por el Super General de Puertos certificara el monto de la deuda, el cual tendrá un efecto ejecutivo; el Superintendente General de Puerto podrá otorgar vencimiento a la concesión o autorización renuente o morosa. (congreso de colombia, 1991)

1.6 Marco Metodológico

Para llegar a los resultados esperados y cumplir con los objetivos previamente planteados ayudando a resolver la pregunta de investigación del proyecto trabajaremos estableciendo una metodología que nos permita realizar una excelente selección de información pertinente para la investigación.

1.6.2 Método de Investigación

El método que se utilizara para abordar el objeto de estudio es la realización de una investigación con el método documental principalmente donde se pueda realizar un paralelo de las diferentes fuentes de información que aporten al desarrollo del tema con el fin de dar cumplimiento a los objetivos planteados. Por lo cual la investigación se basará en los hechos que han ocurrido a través de los años. Ahora bien, también se analizará y se explicaran las causas por las cuales en la región no se cuenta con una infraestructura portuaria competitiva lo impide un desarrollo natural de la región en términos económicos y por qué no se arriesga a implementar proyectos que dinamicen la competitividad y la economía de la región, departamento y posteriormente la nación.

También se utilizará como instrumento en la investigación el método deductivo y especializados con los cuales permitirá partir de lo que buscamos en la investigación he ir abriendo las esperas del conocimiento para encontrar las razones por las cuales no se le da solución al objeto de la investigación.

Enfoque de investigación

Para la presente investigación se usaron técnicas de análisis de datos cualitativos, recuperando información a través de documentos científicos de fichas o archivos una recopilación de información y se debe verificar todos los datos que se relacionen a un mismo aspecto y tratar de evaluar la confiabilidad de cada dato. (sabino, 2012) Para medir la competitividad portuaria Colombia, Antioquia y la región de Urabá y como conseguir desarrollar a través de nuevas iniciativas.

1.6.2 Metodología

Tipo de estudio

Para la investigación se recurrirá a adoptar el tipo de estudio exploratorio ya que este nos permitirá realizar paralelismos de las diferentes circunstancias encontradas durante la investigación y como estas han tenido influencia en la ejecución del puerto del Urabá para realizar esta propuesta investigativa tomaremos dos tipos de fases:

Recolección de información secundaria : la información secundaria se tomó a través de la consulta de artículos especializados, trabajos de investigación similares a la investigación, plataformas de recolección de datos aplicables a la investigación donde se buscó siempre partir de lo general hasta llegar a ampliar la esfera del conocimiento hasta llegar a lo específico, realizando diferentes filtros a la información para asegurar que la información fuese confiable y adecuada a las fuentes seleccionadas aplicando una lectura crítica y analítica de la información generando conclusiones proyectadas a los objetivos previamente planteados. Este recaudo de información ha servido para el objeto de estudio tras la recolección de datos publicados por expertos para la caracterización de la construcción del puerto de Urabá en el golfo de Urabá antioqueño donde principalmente se plantearon las razones por las cuales este megaproyecto aún no se encuentra en marcha y por qué el gobierno departamental no ha hecho nada para destrabar las operaciones para su construcción.

Con el fin de evitar el sesgo en la investigación, se recurrió a la utilización de fuentes de información secundarias con reconocimiento y credibilidad para el manejo de la información como son los portales como Google académico, Redalyc y Scielo con alta trayectoria investigativa, artículos de expertos en el tema portuario.

Además de esto se recogió información de trabajos similares realizados con fines de saber cuál es la actualidad del puerto y sus impactos para el comercio exterior colombiano y regional respectivamente.

Recolección de información primaria: para recolectar la información primara se recurrió a una única entrevista al director de la sociedad Arquímedes director y promotor de la ejecución del mega proyecto puerto de Urabá, con el fin de establecer aspectos claves y especiales para la investigación como lo son las claves lo es la competitividad portuaria en el país y como se ve afectado el proyecto por esta situación, porque se encuentra parado y porque no se han realizado las consecciones respectivas pese a que los estudios científicos pertinentes para validar la viabilidad del puerto fueron positivos aún no hay un panorama exacto del costo de la obra para en este sector del departamento en materias de impulsar el comercio exterior en nuestro departamental nacional y regional.

1.7 Alcances

En el presente trabajo de investigación, abarca el análisis de los factores de competitividad portuaria y desarrollo económico y social de la región en el Urabá antioqueño por medios de los puertos de Cartagena y Buenaventura y como estos factores podrían influenciar o determinar la competitividad del puerto Antioquia y volatilizar su construcción en los próximos años.

El presente proyecto busca analizar la incidencia que tienen las practicas logísticas portuarias y el desarrollo de infraestructura, en el crecimiento económico y competitivo de la región de Urabá, además de identificar herramientas válidas para este análisis como los es LPI, y de qué forma las políticas y normativas están alineadas al crecimiento de Colombia

2. Desarrollo de la investigación

El desarrollo de esta investigación se abordará conforme a lo anteriormente planteado en el método y la metodología, con el fin de brindar al lector un mayor entendimiento de los objetivos los cuales se analizarán de manera individual siguiendo el enfoque que cada uno expresas.

2.1 Desarrollo del primer objetivo específico

Describir los aspectos generales e infraestructurales del puerto Antioquia

para empezar, comenzaremos con una descripción general de esta terminal portuaria de Antioquia cuenta con un perímetro de 1.627,3 metros, también cuenta con un canal con una longitud de 5.675 metros y finalmente tiene una profundidad de 16 metros de calado adicional a esto cuenta con 2 canales de acceso a la terminal portuaria los cuales son canal de zungo , nueva colonia y casanova los cuales están ubicados en la zona rural del municipio de Carepa precisamente en el corregimiento de zungo embarcadero y el otro se encuentra en el corregimiento de nueva colonia en el municipio de Turbo la composición de estos canales conforman la bahía de Urabá, la cual se encuentra en la desembocadura del río León, este puerto atiende mensualmente el arribo entre 60 y 70 buques con aproximadamente 8.000 toneladas de registro bruto y hasta 8 metros de calado, estas terminales portuarias están dirigidas a la exportación de banano y plátano los cuales son los productos insignia de la región de Urabá, del mismo modo, arriban buques madereros con calado entre 5 y 6 metros, también arriban buques-tanques que aprovisionan de combustible a la región anteriormente mencionada, a su vez, cuenta con muelles petroleros de uso exclusivo para el cargue y descargue de combustible en punta de las vacas.

Embarcaderos nueva colonia: esta terminal cuenta con un área de 40.m2, tiene una capacidad de almacenar un total de 288 FEUS llenos y 624 FEUS vacíos para una capacidad total de 912 FEUS con una altura máxima de almacenamiento de 5 niveles posee 358 conexiones eléctricas para contenedores refregados y tienen un flujo de cargue de contenedores de 15 por hora, del mismo modo tienen un flujo de cargue de pallets de 200 por

hora y a adicionalmente cuentan con 40 parqueaderos para camiones. Dentro de sus instalaciones tiene los siguientes equipos tiene 5 remolcadores, 5 plantas de energía, 3 barcazas, también posee FEUS a flote lleno 141 y a flote vacío 240 del mismo modo cuentan con 7 barcazas tipo bongos, 5 power packs, Plugs Power Packs 54, Plugs de conexión en patios 223 Respaldo eléctrico 81, Contenedores reefer propios para almacenamiento de fruta 120, Sortiecontainer 1, Cuartos fríos 1.

Embarcadero zungo esta terminal cuenta con 100.000 metros cuadrados , con una capacidad de 132 contenedores FEUS llenos en su totalidad y a su vez con la capacidad de almacenar 416 contenedores vacíos los que da una totalidad de 548 FEUS en el almacenamiento dentro de la terminal a una altura de 5 niveles posee 188 conexiones eléctricas para los contenedores refrigerados que sean almacenados aquí, con rendimientos de cargue de contenedores de 15 unidades por hora y un rendimiento de 100 pallets por hora.

Esta terminal se cuenta equipada con la siguiente maquinaria para la operación: 5 remolcadores, 5 planta de energía, 3 barcazas, 5 planta de energía, del mismo modo, tiene 141 FUES flotantes llenos en su plataforma y 241 FUES flotantes vacíos, igualmente tiene 8 barcazas tipo bongos así mismo con 5 power packs, Plugs power packs 54 unidades, Plugs de conexión en patios 223 y con un respaldo energético de 81.

Para que en ninguna de estas terminales peligro la operación se cuenta también con planchones, hooper y remolcadores tipo fluvial y marítimo con el que se garantiza la eficiencia en los procesos despachos de mercancía. en tierra se cuenta con grúas móviles, puente grúa y Reach stacker apropiada para el movimiento de los contenedores en las terminales, incluso se cuenta con un software para la operación con el cual se busca administrar las operaciones logísticas y los patios de contenedores y los movimientos de los equipos de operación. (banacol, 2018)

También esta terminal portuaria o puerto Antioquia para su funcionamiento cuenta de igual manera con 2 muelles el primero recibe como nombren muelle las vacas que se encuentra en la zona suroccidente de a cabecera urbana de la bahía de turbo, en el departamento de Antioquia en sector denominado punta de las vacas del municipio de turbo donde también

se localizan las estaciones de combustibles Esso-Mobil y Proxxon, cerca del aeropuerto Gonzalo Mejía, de las instalaciones de la Dian de Urabá y de las instalaciones de los guarda costa del municipio de Turbo, por otra parte también se cuenta con el muelle Waffe que se encuentra ubicado a las orillas de un caño artificial construido en el año de 1945. (Rivera, 2014)

Tras describir los aspectos infraestructurales de la terminal portuaria o puerto Antioquia se evidencia el alto déficit de infraestructura portuaria óptima con la que carece este donde a pesar de que esta terminal tiene grandes flujos de mercancías no es una terminal competitiva pese a la ubicación geoestratégica que posee, por esta razón decidido en el año 2014 dar la vía libre al proyecto del puerto Antioquia como una solución rápida pero temporal a las problemáticas que se venían presentando en las terminales del puerto Antioquia en la región de Urabá. A pesar de que el puerto Antioquia en la cabecera del municipio de Turbo cerca de la cabecera del río León, del mismo modo se dio vía libre al mega proyecto del puerto de Urabá en conjunto con las autopistas al mar y todos los otros proyectos de infraestructura vial con el fin de unificar todas estas terminales, embarcaderos o puertos en uno solo el cual sería el puerto de Urabá con él se buscaría el desarrollo de la región de Urabá y catapultar la región como foco de desarrollo competitivo del departamento y la nación.

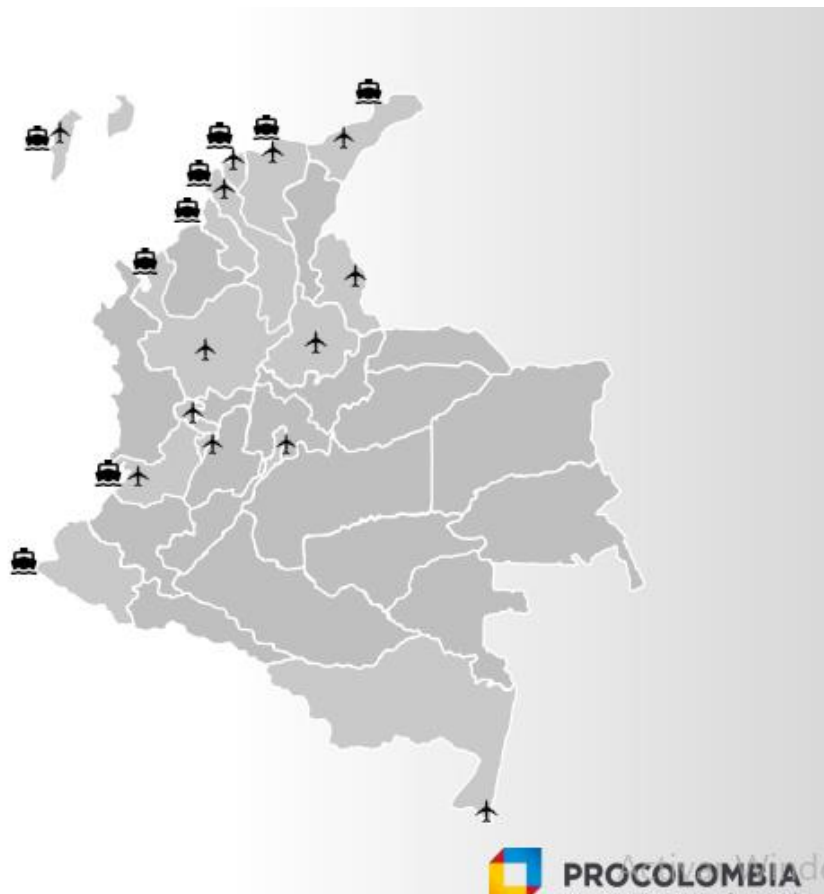
2.2 Desarrollo del segundo objetivo específico

Realizar un análisis cuadro comparativo del puerto Antioquia frente a los puertos de Cartagena y Buenaventura con respecto a la capacidad logística e infraestructura.

Los puertos representan un sector muy importante del desarrollo de los procesos comerciales en Colombia, y también en departamento Antioquia, en la actualidad cuenta con cuatro puertos principales que poseen características similares tales como Cartagena, Buenaventura, la propuesta más favorable es avanzar con la construcción del puerto de Urabá, los cuales se encuentran en la costa atlántica , pacífica estos puertos que se encuentran ubicados en lugares estratégicos en corredores muy importantes para el comercio internacional, pero para Colombia y la región de Urabá podría ser la costa pacífica la más importante ya que esta se encuentra cerca del canal de Panamá que es el paso más importante para el comercio exterior a nivel América y a su vez para Colombia y la región de Urabá lo que lleva a pensar que la idea del puerto Antioquia no es tan descabellada ya que si miramos los niveles de competitividad de los puertos más importantes de las costas colombianas podremos observar que estos puertos están rezagados y necesitan una alternativa, podría establecer una conexión de los buques que llegan desde el pacífico hacia el mar Caribe y el océano atlántico el cual sería el puerto de Antioquia .

Por otro lado, Cabe anotar que el objetivo de este trabajo de investigativo se estableció que los puertos a analizar son aquellos que tienen carácter internacional y son considerados como los principales de sus zonas. En la siguiente imagen se observan los puertos de Colombia (procolombia, 2016)

Figura 3 principales terminales portuarias en Colombia



Fuente: (procolombia, 2016)

Ya teniendo claro lo anterior se puede dar paso a los aspectos más relevantes de este primer objetivo los cuales están definidos de la siguiente manera con los que podremos caracterizar la construcción del puerto Antioquia, desarrollo competitivo e infraestructura, logística portuaria colombiana y regional, el modelo LPI se desarrollara de manera conjunta por cada puerto.

El primer aspecto que procederemos a analizar corresponde a la infraestructura, el cual genera una influencia muy fuerte ya que este aspecto prácticamente definiría la capacidad de operaciones del puerto, aquí en este punto analizaremos los puertos de Cartagena y Buenaventura en los cuales surge una similitud, por lo cual conlleva a la creación de la ley 1 de enero de 1991 en la que el gobierno incito a la privatización de las operaciones portuarias generando de esta manera un sector que se encargara de la administración de toda la logística

portuaria en Colombia lo que desencadenó un cambio influyente en los puertos que analizaremos.

Para notar estos cambios comenzaremos con un poco de historia en diciembre 21 de 1993, se construyó la sociedad portuaria regional de Buenaventura (SPRBUN) aquí podremos ver que la administración de este puerto corre por cuenta del sector privado creado para que los puertos fueran competitivos aportando aspectos que quizás el gobierno no estaba en capacidad de asumir como lo fue cuando se empezó el proceso de modernización del puerto donde el mayor aporte económico para este fin vino del sector privado con una participación del 70% y el estado aportó el 30% restante. La sociedad portuaria de Buenaventura obtuvo la concesión a través del contrato N° 9 el 21 de febrero de 1994 en que establecía la concesión de un puerto multipropósito en que se esperaba movilizar diferentes tipos de carga, este puerto se encuentra ubicado en la costa pacífica colombiana exactamente en la isla de Cascajal en el extremo nororiental de la bahía, en departamento del Valle del Cauca aquel tiene una buena ubicación que se ayuda a facilitar sus operaciones ya además de estar cerca de una de las vías marítimas más transitadas por los buques porta contenedores además de esto el puerto cuenta también con una terminal de trasbordo. Pero aun que este puerto posee una ubicación estratégica no es suficiente para ser un puerto competitivo aun que en nuestro país es el puerto más importante ya que la mayoría de las operaciones de comercio exterior se hacen a través de este puerto, pero esto no es suficiente para que pueda ser llamado como puerto internacional competitivo ya que como se conoce que el comercio exterior es dinámico y cambiante siempre está en proceso de evolución los puertos deben estar actualizados para poder manejar estos cambios y no quedarse atrás lo que nos muestra que el puerto de Buenaventura en los últimos años está quedando sin respuesta a los nuevos cambios pese a que la administración del puerto ha realizado una reinversión de capital para intentar revertir esta situación a través del mejoramiento de su infraestructura por medio de la ampliación de su capacidad de almacenamiento. (portafolio, 2018)

A pesar de que se logró esta pequeña ampliación no es suficiente para manejar la demanda que requiere las operaciones portuarias en esta costa del país por esto la administración de la terminal portuaria regional de Buenaventura renovó su contrato de concesión del puerto con el gobierno colombiano para realizar la construcción de un nuevo puerto en los próximos

años. A continuación, observaremos una visualización del puerto de buenaventura para mirar su infraestructura.

Figura 4 Sociedad portuaria de Buenaventura



Fuente: (buenaventura, 2018)

para la administración de la sociedad portuaria de buenaventura es importante que este puerto mejore su eficiencia en los tiempos de operación por esta razón han optado por la ampliación infraestructural del puerto de buenaventura crezca por ejemplo desde el año de 2010 el puerto ha adquirido 6 máquinas tipo grúas porticas post busques panamax y 3 maquinarias tipo guas móviles de múltiples propósitos, logrando así reducir entre los años 2010 y 2013 de 11 hora a 1 hora de espera de los buques en puerto, adicionalmente también se venía trabajando el dragado del puerto que para el año 2015 se espera lograr una profundidad de 15 metros, para el año 2017 se inaugura el puerto industrial de aguadulce el cual fue una concesión que se otorgó en el año 1999, y entre 2014 al 2015 se realizaron las labores de dragado. Esta inversión logro aumentar significativamente la capacidad de contenedores anuales del puerto de 350.000 contenedores a 550.000. (tiempo, 2018)

otros de los puertos que analizares en esta investigación es el puerto de Cartagena el cual se encuentra ubicado en noroeste de Colombia en la costa caribeña colombiana el cual por su ubicación es la más cercana ala las principales rutas oceánicas al canal de Panamá el cual es aún poco desaprovechado porque una sus principales actividades el turismo, este puerto cuenta con una profundidad oceánica de 13 metro de dragado por lo que posicionalmente este puerto debería ser mucho más determinate y competitivo que el puerto de buenaventura pero no lo es ya que no es totalmente aprovechado por sus administradores los cuales tienen la concesión del puerto de Cartagena ya que este puerto cuenta con un déficit infraestructural para la operación del transporte multimodal contemplando que cada año que pasa la carga necesita mayor desarrollo de la infraestructura del puerto para dinamizar las operaciones y no saturar el puerto con las mercancías que llegan y salen. (cartagena, 2018)

a pesar de que este puerto cuente con una cobertura internacional de rutas marítimas, para esto posee con 25 líneas navieras que ofrecen su servicio en dicho terminar, ofrece conexión con diferentes países, rutas y frecuencias para ofrecer a todos los usuarios del comercio exterior. También este puerto en la actualidad brinda conexión con más de 750 puertos en 150 países esto refleja un potencial competitivo muy grande pero lastimosamente se queda corto y su influencia disminuye por esta razón es necesario buscar para esto dilema alternativas que faciliten las operaciones de comercio internacional, para dar una idea de lo que el país pierde a causa de la poca gestión y modernización del puerto de Cartagena podemos ver algunas de las líneas de buque que llegan al puerto de Cartagena (cartagena, 2018) :

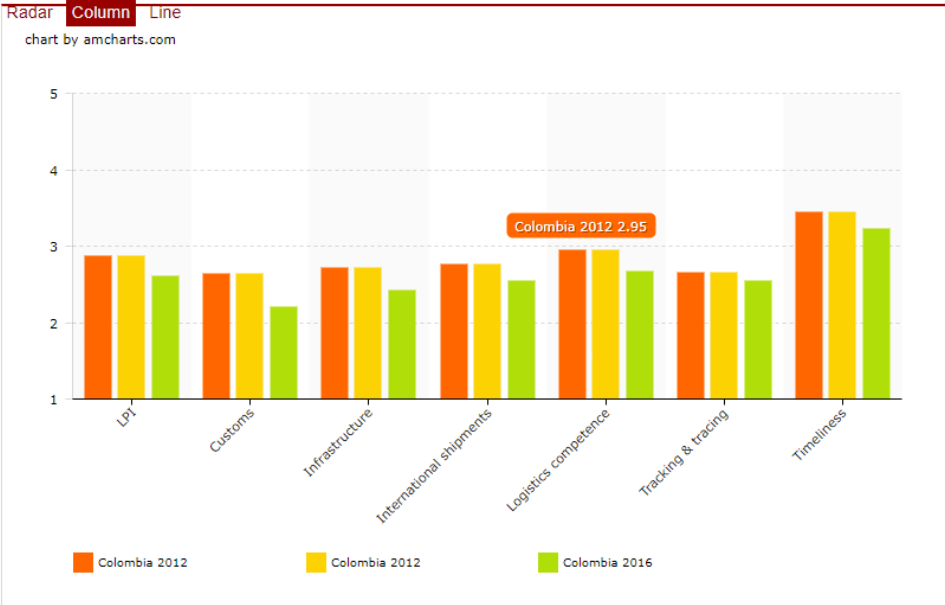
- ✓ Alianca
- ✓ Apl
- ✓ cosco container lines
- ✓ Evergreen marine corp
- ✓ Hamburg-sud
- ✓ Hapag lloyd
- ✓ King ocean services (kos)
- ✓ Maersk
- ✓ Marfret

- ✓ Mediterranean shipping cos a (MSc)
- ✓ Melfi marine corp
- ✓ Mitsui-osk lines (mol)
- ✓ sea board marine
- ✓ yang ming

Como se puede ver que este puerto tiene un potencial enorme, pero es desaprovechado pese que es considerado como el puerto más importante lo cual es aún más lamentable que este puerto no contribuya de una manera significativa de a los estándares internacionales presentados en el modelo LPI, que nos brinda un estado de cómo está el país bajo la vista internacional.

Esto lo vemos ya a través del índice de desempeño logístico de Colombia donde a través de la encuesta del banco mundial con empresarios y usuarios de servicios logístico donde califican a los países costeros bajo sus 6 estándares de medición los cuales son desempeño de aduana, infraestructura, envíos internacionales, competencia de servicios logísticos, seguimiento y rastreo y por último puntualidad y recepción. La periodicidad de la encuesta se da cada dos (2) años, por lo tanto, se analizarán las posiciones de Colombia en los periodos 2012, 2014 y 2016. A continuación, en la siguiente gráfica se visualizarán el desempeño en los tres periodos:

Grafica 1 desempeño logístico de Colombia 2012,2014 y 2016



Fuente : (mundial, 2016)

En el anterior grafico se observa el componente mejor calificado durante los tres periodos es el cumplimiento de tiempo, aunque no es del todo satisfactorio, teniendo en cuenta que para el año 2012 su calificación fue de 3.45, y tiende a un desmejoramiento el año 2014 con 2.87 y se recupera en 0.36 puntos, para el año 2016 con 3.23. Sin embargo, este último está por debajo en 0.22 puntos con respecto al 2012. Este componente en importaciones y exportaciones es un reto para Colombia, sin desmeritar que entre los años 2012 y 2014, Colombia venía trabajando en el tema y revisando la normatividad orientados a la modernización aduanera, y entre sus prioridades estaba la actualización del Estatuto Aduanero, que consideraba la mejora en los tiempos dentro de la actividades de aduana permitiendo ser más eficiente el sistema logístico y es solo hasta el año 2016 que se expide el Nuevo Estatuto a Aduanero, que además de la modernización traía la implementación de gestión del riesgo.

Tras analizar la situación anterior de los puertos y buenaventura y Cartagena se observar el siguiente cuadro comparativo:

Tabla 5 Cuadro Comparativo

Cuadro Comparativo			
ITEMS	Puerto de Buenaventura	Puerto de Cartagena	Puerto Antioquia
Extensión Puerto	620 hectáreas	40 hectáreas	39 hectáreas
longitud	31,5 km	82 km	5,75 km
Profundidad	10,7 m	15 m	16 m
Calado Máximo en Muelle	41 pies	43 pies	45 pies
Numero de Muelles	14	8	2
Grúas Pórticos	4	4	2
Reach Stackers	16	14	10
Promedio Cargue de Buque/h	31	48	15

Tras la realización del cuadro comparativo se puede apreciar claramente el puerto que el puerto Antioquia con relación a los principales puertos del país está por debajo a nivel infraestructural ya que pese a su potencial geoestratégico carece de una infraestructura que pueda ser aprovechada para hacer de este puerto competitivo, este análisis arroja que a pesar de que la sociedad portuaria de Buenaventura con mayor envergadura a un tiene partes que aún es desaprovechada que limitara competitividad de las operaciones a nivel nacional como se puede apreciar en el siguiente apartado.

Colombia hace varios años, ha abierto las puertas a una descentralización de su economía y ha llevado los mercados nacionales a diversos países con potencial comercial, sin embargo estos son retos importantes para el gobierno nacional buscando incrementar los ingresos de sus empresas y cautivar a inversionistas que quieran inyectar capital a la nación, llevando al país a una globalización donde se intercambia bienes y servicios, buscando beneficios a las organizaciones nacionales y extranjeras, perfilando productos y servicios eficientes con tecnología y calidad en las operaciones de importación y exportación. Todas estas

operaciones generan un crecimiento y fortalecimiento de la economía colombiana, logrando alcanzar un mejor nivel de vida para toda la población.

Un factor de análisis importante para estas operaciones de importación y exportación se logra a través de las cifras y volúmenes de carga que se manejan en los puertos colombianos, desde allí es que se refleja la operación real por ser la puerta de ingreso y salida de todos los productos susceptibles a intercambio comercial con otros países. A continuación, se relaciona todas las cifras y volúmenes de carga por cada puerto expresada en Toneladas (TON) que permite visualizar la situación de este año tras año y la evolución de estas.

Puerto de Buenaventura

Tabla 1 importaciones y exportaciones (\$) puerto de Buenaventura

Año	Importaciones (Millones de toneladas)	Exportaciones (Millones de toneladas)	Total
2012	10,855,135.81	3,573,194.78	14,428,330.59
2013	955,164.15	516,882.72	1,472,046.87
2014	11,427,659.00	5,392,990.00	16,820,649.00
2015	12,125,320.00	4,139,609.00	16,284,929.00
2016	12,018,931.00	4,261,943.00	16,280,874.00
2017	14,351,381.00	3,943,522.00	18,294,903.00

Fuente observatorio del comercio internacional de la universidad del norte (2018)

Como se puede observar el movimiento de las importaciones por el puerto de Buenaventura viene en ascenso constante desde el año 2012, se percibe una baja considerable en el año 2013 tanto en las importaciones como las exportaciones esto debido al bajo volumen en las operaciones del sector agropecuario y manufacturero de los productores colombianos, adicional de una baja considerable en la balanza comercial con Estados Unidos. (ANDI, 2014).

El puerto de Buenaventura tiene una gran participación en la operación de comercio Exterior llegando a manejar el 50% de la carga nacional, principalmente su mayor volumen lo representa la carga de Importación. A pesar de tener este gran volumen de operación el puerto de Buenaventura desde hace varios años presenta un déficit y una problemática profunda enfocada en la operación terrestre, la movilización de mercancía por las carreteras del sector

en muy mala por el estado de las vías de acceso al puerto. También es muy visible desde hace varios años la poca capacidad instalada para recibir buques y muelles para la operación portuaria, en la actualidad este problema se ha reducido considerablemente con la creación de nuevos terminales portuarios como es el Puerto de Agua Dulce y la terminal de contenedores TCBUEN. (Perez j, 2007)

Desde la entrega en concesión al sector privado de los puertos del país, se contemplaba generar un tema de inversión alta para cada puerto, Para el puerto de Buenaventura se tenía contemplado un tema de inversión alrededor de 450 millones de dólares, de los cuales parte importante se destinaria a mejoramiento de equipos, infraestructura y logística; Es así como para finales del año 2012 se había invertido para el puerto de Buenaventura alrededor de 252 millones de dólares de esos US\$ 450 millones plateados, en resumen sin haber terminado la primera concesión brindada a este puerto ya se había invertido el 50% del presupuesto acordado con el gobierno Colombiano.

En el tema de capacidad instalada, se implementó una fuerte inversión en obras y equipos que permitieron mejorar la capacidad de respuesta del puerto frente a la ampliación del puerto de Panamá. Todo esto lleva a que el puerto tenga una mejor capacidad de respuesta a las operaciones de los buques, mejorando los tiempos de cargue y descargue de los mismos, generando una operación más ágil. En conclusión, se logra mejorar la operación logística brindando tener una reducción en los tiempos y costos de fletes para las importaciones y exportaciones. (perez Garcia, 2017) .

Puerto de Cartagena

Tabla 2 importaciones y exportaciones

Año	Importaciones (Millones de toneladas)	Exportaciones (Millones de toneladas)	Total
2012	7,442,577.43	8,999,438.77	16,442,016.20
2013	665,851.85	801,035.15	1,466,887.00
2014	7,496,717.00	6,716,003.00	14,212,720.00
2015	9,224,198.00	6,206,287.00	15,430,485.00

2016	11,732,576.00	7,881,745.00	19,614,321.00
2017	8,662,741.00	10,521,685.00	19,184,426.00

Fuente: Observatorio del Comercio Internacional de la Universidad del Norte (2018).

Históricamente el puerto de Cartagena se ha considerado el principal puerto de América, hoy en día se caracteriza por ser el puerto más grande del país contando con 43 muelles, de los cuales 18 son especializados en operaciones de Comercio exterior, Importación y exportación.

A nivel de infraestructura tienes unas ventajas como son sus ocho puntos de atraque con una profundidad eficiente que permite recibir buques de grandes dimensiones, obras civiles de dragado, construcción constante de patios y una gran inversión en adquisición de tecnología a nivel portuaria de punta. Este nivel de inversión a nivel tecnológico permite tener un gran funcionamiento en los sistemas de información que interconectan a la aduana, la entrada y salida de carga, grúas, seguimiento a la carga vía satélites que generan un alto nivel de seguridad para la operación.

El 2012 el puerto de Cartagena logró un récord en el manejo de contenedores con una cifra de 2.018.389 movilizados, cifra inédita en el país y que le permitió ocupar el puesto cuarto más importante en Latinoamérica en movilización de carga, después de Balboa y Colón, en Panamá y Santos, en Brasil.

Según las cifras anteriores a nivel de volumen de importación y exportación desde 2012 hasta el 2017, se visualiza que el puerto de Cartagena maneja uno de los volúmenes más altos de operación del País junto con el puerto de Buenaventura, siendo los puertos más importantes del país y que mueven la economía principal, cada año se aprecia su crecimiento constante permitiendo al país cada día incrementar su operación de comercio exterior. Estos son los países de donde más se importan de 2014 a 2016, y Estados Unidos es el proveedor con el que existe mayor interacción.

Como podremos observar en la siguiente

Tabla 3 importaciones del puerto de Cartagena

país de origen	valor CIF MM	Participación
Estados unidos	4.537	29
China	2.847	18
México	1.227	8
Brasil	700	4
Alemania	588	4
Japón	377	2
India	341	2
Corea del sur	320	2
España	316	2
Otros	4.537	29
total, general	15.791	100

Fuente elabora por (Catelli, 2016)

Tras analizar la anterior información de los principales proveedores comerciales de Colombia, ha venido en un proceso de transformación de sus sistemas logístico y de competitividad y productividad, para esto en el año 2008, se aprueba el Conpes 3547, que establece la política nacional de logística, enfocada la optimización del sistema logístico con miras al crecimiento competitivo y productivo, y de acuerdo al diagnóstico realizado basados en los indicadores internacionales y otros factores internos, propone el desarrollo del sistema logístico alineado a mejorar el entorno institucional, crear sistemas de información, promover el uso de las tecnologías TIC, contar con corredores logísticos y fomentar la provisión de servicios de calidad en logística y transporte. Así mismo y como primera medida aportando a los objetivos planteados en el Conpes 3547 sobre la Política Nacional de Competitividad y productividad.

Además de esto se estimó también la inversión en infraestructura logística de acuerdo con el plan nacional de desarrollo con proyectos de alta envergadura que pueda ocasionar el previsible y creciente intercambio internacional. Para lo cual el Gobierno desarrollará las

disposiciones normativas para promover un adecuado desarrollo de las actividades logísticas. En términos de institucionalidad y normativa los avances más significativos y que contribuyen a las practicas logísticas en el sentido que facilitaron el comercio internacional fueron la implementación de servicios 24/7, es decir operación en los puertos marítimos de Colombia las 24 horas 7 días a la semana, ampliando una cobertura en servicios portuarios, Implementación del nuevo Estatuto Aduanero decreto 390 del 7 de marzo de 2016, La operación de 4 módulos de la VUCE, Importación, Exportación, Inspección Simultanea y el formulario único de Comercio exterior.

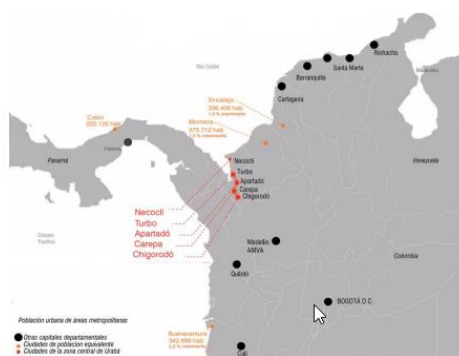
2.3 Desarrollo del tercer objetivo específico

Describir puerto de Urabá como factor desarrollo competitivo para el puerto Antioquia.

Para el país esta situación Colombia tiene 1 alternativa para las dos costas la cual es el puerto de Urabá como una de las más grandes apuestas que tiene hoy el país para levantar su competitividad portuaria y a su vez contribuir con el desarrollo económico y social de la región de Urabá este tiene grandes posibilidades de convertir en el más importante estratégicamente del país. Además, serviría como el deshago del puerto de Cartagena y una forma de desarrollar la competitividad de la región de Urabá, del departamento de Antioquia y a su vez del país.

A Continuación, se procederá a dar un panorama de cómo se realizará la construcción de este puerto, este será construido en el golfo de Urabá en las aguas del mar caribe de la costa atlántica colombiana, exactamente en la comunidad de Nueva Colonia junto a las orillas del rio León los cuales pertenecen al municipio de Turbo Antioquia

Figura 5 zonas de influencia de puerto de Urabá.



Por: Gobernación de Antioquia. (2015). Proyecto integral para el desarrollo de Urabá – Un mar de oportunidades.

Figura 6 Ubicación de puerto de Urabá



Por: Gobernación de Antioquia. (2015). Proyecto integral para el desarrollo de Urabá – Un mar de oportunidades.

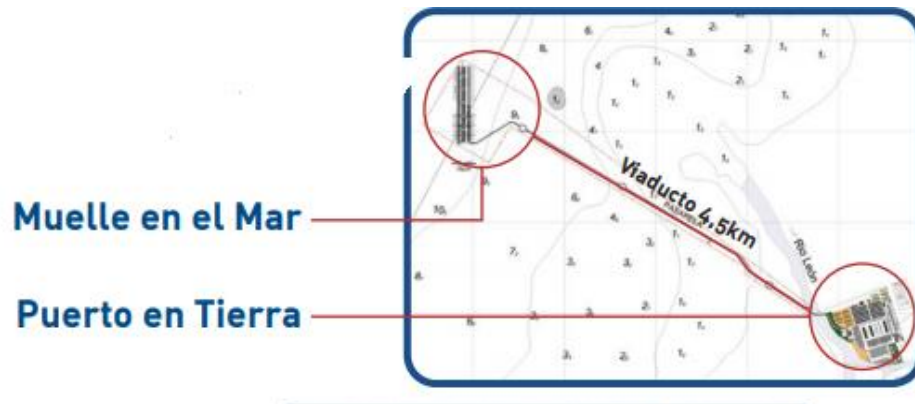
Este puerto se ubicará a 340 kilómetro de la ciudad de Medellín, adicionalmente contará con una extensión de 60 hectáreas el lugar donde estará ubicada la terminal es en la vereda de nueva colonia la cual limita al oriente con la vereda de Rio Grande y al occidente con el golfo de Urabá.

Descripciones General del Puerto

Este contara será construido con una distribución multipropósito (Contenedores, Gráneles, Carga General y Vehículos), tendrá una profundidad de 14 metros de calado lo que muestra que superior en profundidad a el puerto de Cartagena que solo tiene 13 metros de calado, este metro adicional de profundidad lo pondría una posición favorable para atraer buque de mayo envergadura a sus muelles. El puerto contará con 1.600 metros de muelles con 4 posiciones de atraque, también tendrá Buque Containeros con eslora de 346 metros y 10.000 TEUS, además poseerá 4 grúas porticas STS Súper Post Panamax, 30 grúas RTG 6+1 X 6+1, 6 Reach Staker 45 toneladas, 60 TT (tracto mulas), Buques Graneleros de 50.000 toneladas de Capacidad, por otra parte estará dotado de áreas especializadas para logística , almacenamiento de carga refrigerada, seca, gráneles y vehículos, zonas de entrenamiento y terminal operación sistema. (PIO, 2017)

El puerto de Urabá contara con un muelle en el mar y un puerto en tierra conectado por un viaducto de 4,5 km tales como se muestra en las siguientes imágenes:

Figura 7 Viaducto



Fuente:

Puerto de Urabá 2017.

Figura 8 Muelle



Fuente: Puerto de Urabá 2017.

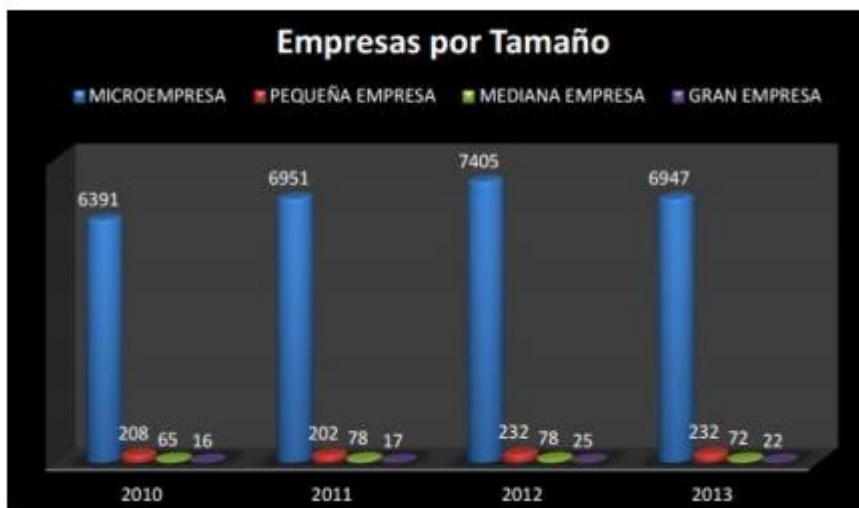
Figura 9 Puerto en Tierra



Fuente: Puerto de Urabá 2017

Como respuesta Alos proyecto que se adelantaran en la región con las construcción del puerto de Urabá y el puerto Antioquia, principalmente los retos logísticos, económicos y sociales con los que estos proyectos se encontrarían en la región , desencadenaría un frenesí para buscar el aprovechamiento empresarial y económico para las parte directamente relacionadas con la ejecución del proyecto en la región un frenesí a nivel empresarial y los pobladores, como primero detallaremos el impacto social y las repercusiones que se obtendrán los pobladores de esta región, este mega proyecto de infraestructura portuaria tratara de mejorar las condiciones de vida a través de la conectividad que brindara este proyecto con el resto del país permitiendo así Potencialización de esta zonas apalancada de la explotación de sus recursos naturales y riquezas y atrayendo inversiones que provengan de otras zonas del país impulsando nuevos puestos de trabajo para la región y también fomentando mucho más el turismo y en la misma manera compartiendo su cultura , del mismo modo le permitirá al departamento de Antioquia un grado superior de independencia en cuanto a sus procesos de importación y exportación, el enfoque en cuanto a la construcción de este puerto de Urabá en el golfo de Urabá. Atrayéndonos una inversión más focalizada como lo veremos a continuación en la gráfica:

Grafica 2 empresa que se beneficiarían con inversión



Fuente: Cámara de comercio de Urabá 2013.

Como se observa en la anterior grafica de la cámara de comercio de Urabá para el año 2010 en la región de Urabá se encontraban 6680 empresas registradas, para el año 2013 según la información mostrada por la cámara de comercio se situaban a 7237 empresas registradas en la región de Urabá, lo que muestra un crecimiento de un 9% en la creación de empresas en esta zona en los últimos tres años, representado numéricamente 593 nuevas empresas entre Pymes, MiPymes y Grandes empresas lo que muestra con solo la aprobación que tuvo el proyecto la inversión en la zona creció de gran manera en un corto periodo de tiempo (uraba CC, 2013).

Otro de los grandes retos que tendría el Puerto de Urabá para la zona de Urabá en el ámbito social es la educación ya que a partir de la aprobación del proyecto ha ocasionado que la entidades de educación superior de la capital de Antioquia y de otras zonas del país quieran construir sedes de sus Universidades en la zona para de esta forma preparar a los jóvenes para que se desarrollen y aprovechen las oportunidades laborales y turísticas que jalonaría el puerto, Una de la universidades pioneras en educar a las personas de la zona de Urabá ha sido el politécnico Jaime Isaza Cadavid, Universidad Cooperativa de Colombia, SENA, Politécnico Gran Colombiano, EDUPOL, Fundación Universitaria Esmer con sede en el Municipio de Apartado Antioquia entre otras y en los Municipios de Turbo, arepa y Chigorodó se encuentran sedes de la Universidad de Antioquia, donde se dicta carreras enfocadas al desarrollo de la región para que las personas puedan tener un crecimiento acorde al desarrollo de su zona, porque es importante tener una población educada lo que generara la capacidad de beneficiarse de las oportunidades que les llegaran a causa de la construcción y funcionamiento del puerto de Urabá para la región de Urabá, en una entrevista realizada sobre el programa NEO (nuevas oportunidades de empleo para los jóvenes de Urabá), Londoño 2015 menciona que esta es una estrategia para el desarrollo de capacidades de las entidades que presentan servicios de formación, orientación e intermediación para la empleabilidad existente en la región (educación media, entidades de formación para el trabajo y agencias de gestión de empleo); esta alianza NEO está conformada por la Gobernación de Antioquia, apoyado de la secretaria de productividad, Secretaria de Educación, el proyecto integral para el desarrollo de Urabá y Antioquia joven, fundación Corona, Microempresa de Colombia, DPS, Comfama, FundaUniban, U de A, IBF, SENA Urabá y CC Urabá, entre otros. También abarca el tema de la educación complementaria como cursos cortos, técnicas

laborales y programas técnicos dirigidos a los jóvenes de edades que oscilan en edades entre 16 y 29 años que son más vulnerables de la zona. Desde agosto del año 2014 se dio inicio al programa, a raíz este programa ha resultado 850 jóvenes (275 en cursos cortos y 575 en técnicas laborales) todo esto enfocado a las oportunidades para diferentes sectores productivos y económicos de la zona, pero todos encaminadas y de pendiente al puerto. Esto permitirá la Potencialización de las diferentes actividades empleadas en la zona como: turismo, comercio, agroindustria del banano, Piña y Cacao, Salud, Logística Portuaria. Y como resultado del programa NEO se reportan 602 Jóvenes de la región empleados. (NEO, 2014).

En cuanto a los beneficios económico para la región , a partir de la construcción del puerto de Urabá se evidencia que en la actualidad las exportaciones de banano se han tenido en el marco de las exportaciones no mineras ni energéticas por más de 50 años la región de Urabá la cual está en la zona noroccidente del departamento de Antioquia con una ubicación estratégica en el litoral caribe lo que muestra a esta región como un polo atractivo de desarrollo para grandes inversiones del ámbito Departamental, Nacional e Internacional.

La zona ha crecido comercialmente en un 7,4% entre matrículas y renovaciones en el año 2019 frente al año 2018. Para la cámara de comercio el comportamiento de los sectores económicos en el año 2019 termino con un total de 11.961 empresas registradas; por tamaño las cuales se registraron de la siguiente manera: microempresas con participación 96%, pequeñas con participación 3,16 %, medianas con participación 0.72% y grandes empresas con una participación de 0.13%. Lo que muestra un panorama económico excelente para la zona en el año 2019 lo que impulsa nuevas inversiones para construir empresa en la región la cual mostro un incremento de 7,4 % pasando de 11.132 empresas en el 2018 a 11.961 en 2019, de esta manera se ve que no solo en la zona de ubicación del puerto (Turbo) si no, también se ve influencia en diferentes municipios de la zona como Necoclí, Mutatá, Arboletes y Apartado (CC Urabá, 2019).

Para el gerente del proyecto puerto de Urabá las oportunidades económicas que se presenta para las empresas del departamento de Antioquia contar con un puerto a tan solo 300 km y para la región esto ayudaría a la reducción de costos logísticos en la operaciones de comercio exterior, por otro lado el beneficio económico ocasionado en la zona pero de comienzo

centralizado en la vereda nueva colonia donde se generaran aproximadamente 1.500 empleos directos con calidad laboral en un principio pero que tomando en cuenta el área de influencia del mega proyecto podría llegar a ser 20.000 nuevos empleos tanto en los sistemas logísticos y portuarios, también es importante aclarar que la empresas exportadoras no serán las única beneficiadas económicamente a través de la fabricación del proyecto, sino, incluso otras fuente de desarrollo económico, indirectamente relacionadas con el comercio tales como el turismo debido a que impulsa positivamente la manera como se percibe esta zona del país tanto a nivel Nacional e Internacional (Bustos, 2015)

Para asemejar en algo el posible beneficio económico que se produciría en el territorio con la ejecución del proyecto puerto de Urabá podemos encontrar en materia de crecimiento económico regional y zonal en materia de comercio exterior al puerto de Buenaventura, el cual cuenta con una estructura sólida y diversa en los sectores económicos tanto industrial, económico y de servicios, sin embargo (Gerson Perez, 2007) dice que Buenaventura no es solo uno de los puertos más importantes de Colombia sino que también pertenece al departamento del Valle del Cauca que es uno de los departamentos más prósperos e importantes económicamente para el país acompañado de Cundinamarca y Antioquia. A pesar de esto Buenaventura es uno de los municipios más pobres del país. También menciona que las particularidades que han incidido en la actual situación socioeconómica de Buenaventura son las características geográficas, el legado histórico y el puerto.

Estas condiciones han resultado ser factores determinantes negativos para el desarrollo y crecimiento de la ciudad, pese a estos proyectos portuarios ha resultado ser un salvavidas ante la situación de pobreza y desempleo en este lugar.

Por su parte Urabá, se podría enfrentar a una situación parecida a la de Buenaventura, por lo que los entes encargados de llevar a cabo este proyecto quieren intervenir para que esta condición no afecte la obra ni a la región fomentando un crecimiento equilibrado tanto a nivel de comercio exterior y social económico para la comarca Urabáense en una de las publicaciones sobre los puertos públicos colombianos ante los retos del TLC, Colombia se encuentra muy bien posicionada geográficamente con respecto a las rutas bioceánicas pero en su contra parte topográficamente sus centros productivos y de consumo se encuentra a

distancias mucho más alejada que las de sus principales competidores provocando sobrecostos en las operaciones. (Jose Barbero, 2006)

Estas características se ven reflejadas significativamente en los costos logísticos sobre ventas, de esta manera los productos llegan doblando los precios de la competencia, para el caso de pequeñas empresas los costos logísticos son 3 veces más altos que los de las grandes empresas, haciendo un panorama de esta situación los gestores de la construcción del puerto de Urabá visualizaron una manera eficiente de generar una competencia más pareja para las microempresas, Pymes, MiPymes y grandes empresas de Urabá y Antioquia inicialmente mediante la reducción de los costos operativos en las importaciones y Exportaciones nacionales permitiéndose generar una mayor cantidad de empleos de calidad para la zona.

Por otra parte, los retos logísticos se evidencian principalmente con los tiempos de trayecto de los centros productivos del país como lo son Medellín, Bogotá, Manizales, Pereira, Armenia y Cali, también con el mejoramiento de la infraestructura vial de esta zona que no solo será beneficio para la operabilidad del puerto, sino que también para facilitar los accesos a zona que anteriormente no había como llegar. A través del desarrollo de infraestructura vial también se ha dado los avances en otro tipo de infraestructura como la construcción de la zona franca en Apartado, clínicas y hospitales en los demás municipios de la zona y también de universidades.

Para el para una correcta ejecución de la parte logística del proyecto es importante resaltar también la parte normativa para controlar el desarrollo logístico portuario en Colombia. Ahora bien, se analizará los aspectos normativos.

El primer marco que abordaremos para la investigación es muy importante porque este permitirá entender las razones por las cuales el desarrollo logístico portuario de Colombia es preocupante, esto corresponde a la ley 1 de 1991 la cual por medio de esta en Colombia se cambió la dinámica administrativa de los puertos, con la expedición de esta ley las terminales portuarias en el país pasaban por una crisis administrativa, financiera y operativa a nivel de todo el sistema portuario en su momento era administrado por la entidad Colpuertos, adicionalmente se presentaron otros factores que influyeron en la crisis que atravesaba este sector del país por lo que Colombia optó realizar una apertura económica

para impulsar su crecimiento económico, como lo primera se comenzó con la liquidación de Col puertos lo cual ocasiono posterior mente que se le otorgara a la súper intendencia general de puertos a realizar actividades portuarias entre ellas, otorgar, controlar la reestructuración de los puertos, muelles y embarcaciones. También con el objetivo de reorganizar todos los sistemas portuarios y fomentar las creaciones de las sociedades portuarias en el país, para construir, mantener y operar los puerto y terminales portuarias para que esta prestase todos los servicios necesarios para generar competitividad en ellos, En aquel momento se determinó que las políticas relacionadas con la ampliación de puertos, inversiones públicas y privadas y metodología en las tarifas de la contraprestación se establecerían mediante formulación de planes de expansión y que la entidad encargada de expedirlos sería el Ministerio de Obras Públicas y esta serian aprobadas a través de los Conpes (El Consejo Nacional de Política Económica y Social). (colombia, 1991).

Para el año 1992, se expide el decreto 2171, donde se realiza la reestructuración del ministerio de obras públicas y transportes a ministerio de transporte, los objetivos estarían orientados a definir orientar y vigilar la ejecución de la política nacional en materia de transito transporte e infraestructura, adicionalmente vigila el sector transportador.

A demás de esto se creó el Instituto Nacional de vías y finalmente se establece la relación de coordinación con el misterio de transporte y la Dirección General Marítima del ministerio de defensa nacional (DIMAR), es claro que lo que se puede rescatar de este decreto que el país inicia con la reorganización de sus entidades fortaleciendo las capacidades de algunas y eliminando alas que no tienen capacidad. El decreto se compone de las otras disposiciones no aplicativas a desarrollo de este trabajo. Algunos de sus artículos actualmente derogados por los decretos 101 de 2000 y 2056 de 2003 (Públicas, 1992)

Para este mismo año se expide el decreto 708 de acuerdo con la ley 1 de 1991, se reglamenta las garantías que son constituidas por quienes soliciten la concesión portuaria ya que bebe garantizar por medio de la superintendencia general de puertos de la nación la seriedad de la propuesta derogado con el decreto 2400 de 2010, por requerimiento y actualización de la cual fue derogada inicialmente por el decreto 320 de 2013, adecuando las garantías a las condiciones actuales del mercado, para el año 2015 expiden el decreto 474 donde se regula

el trámite de solicitud de concesiones agrupa allí el tema de las garantías, derogadas así el decreto 320 sobre las garantías. (Públicas, 1992)

Igualmente, y concordancia con la Ley 1ª de 1991, se expide el decreto 838, con el cual se reglamenta la concesión y licencia de portuaria, se describe la formalidad del trámite y es con este decreto que se otorga a la sociedad portuaria ocupar y utilizar en forma temporal los bienes que incluyen playas, terrenos bajamar, zonas marinas, y a su vez la construcción y operación en contraprestación económica a favor del Estado. (corte constitucional de colombia, 1992).

Tras la reestructuración de la entidad pública se implementaron plata formas de integrando una plataforma informática que permita calcular el componente variable para la contraprestación de los concesionarios además que permita el seguimiento de los recursos recaudados de la contraprestación y finalmente crear un comité institucional conformado por el Ministerio de transporte, INVIAS, CORMAGDALENA para evaluar y comprobar el uso adecuado de los recursos.

Después de la revisión de la normatividad y políticas, se obtuvo un panorama actual de la infraestructura portuaria de Colombia, y demuestra un mejoramiento continuo en los últimos 5 años, al interior del país; en cuanto a el aumento de la capacidad instalada, reestructuración física de los puertos, el ingreso de nuevas tecnologías, reducción de tiempo en las actividades portuarias, esto a pesar de los constantes cambios a nivel institucional, que aún hoy siguen siendo tema central en los planes de expansión, y a su vez reducen la eficiencia de las actividades portuarias. Sin embargo, y pese al gran esfuerzo realizado por Colombia, aun no cumple con los estándares internacionales, esto en razón que el comercio internacional es dinámico y traen cambios estructurales que se convierten en un desafío constante, que implica grandes inversiones. Un ejemplo de ello son los nuevos busques post panamax que cruzan por el canal de Panamá, y que actualmente no se atienden en el país, para ello se requiere grandes inversiones adecuación de los puertos. Sin embargo, son proyectos que se contemplan dentro del plan de expansión con miras a incrementar la competitividad nacional. Uno de los proyectos más ambiciosos del gran esfuerzo realizado por Colombia se encuentra la inversión en la red vial Nacional 4G que se desarrollarían en el periodo comprendido entre el año 2014 y el año 2020, y que busca impactar directamente la economía positivamente,

además de disminuir tiempos de viaje, reducir costos operacionales de los vehículos como por ejemplo el consumo de combustible, desgaste de llantas, y aportar al medio ambiente. (Departamento Nacional de Planeación, 2013)

Para el año 2014, en el documento Conpes 3800, el Consejo Superior de Política Fiscal–CONFIS, aprobó los siguientes proyectos (Departamento Nacional de Planeación, 2014): Girardot - Honda - Puerto Salgar, Perimetral del oriente de Cundinamarca, Autopista conexión norte, Autopista al río Magdalena, Autopistas conexión Pacífico, Autopista conexión Pacífico, Autopista conexión Pacífico, Maulló – Loboguerrero, Cartagena - Barranquilla

Luego de la aprobación y con el documento Conpes 3820 surge la segunda ola del programa cuarta generación de concesión viales, donde resalta que Colombia debido a los acuerdos comerciales se exige al mejoramiento de infraestructura y lograr la competitividad a través de las inversiones que resultarían estratégicas para mejorar la movilidad interna del país (Departamento Nacional de Planeación, 2014).

Además estas estrategias para el mejoramiento de la infraestructura nacional se podría utilizar como pilar de desarrollo nacional los principales puertos de del país tales como Buenaventura, Cartagena apoyado principalmente por los proyectos más ambiciosos y osados de infraestructura moderna en el país, los cuales son los puertos de Antioquia sustentados por la autopista de la prosperidad y la realización del túnel del tollo apoyando se con las vías 4G es la forma más adecuada para Diseño y puesta en marcha de mecanismos innovadores para la gestión de proyectos de infraestructura que faciliten la creación de plataformas logísticas, industriales y empresariales de categoría mundial, Mejoramiento de Infraestructura en fronteras terrestres para la optimización de procesos de atención de pasajeros y la consolidación de servicios a la carga de comercio exterior todo esto impulsado por la promoción para el desarrollo de sistemas de comunidad portuaria.

La infraestructura Colombiana cuenta con una determinación propia de la red vial nacional, esta ha acogido 2 alternativas una es la ley 1228 de 2008 del ministerio de transporte y la otra del manual de diseño geométrico de carreteras de 2008 fabricado por Invia como la norma técnica para los proyectos de la red nacional a través de la resolución 000744 del 4 de marzo

de 2009, esta es calificada por varias pautas; necesidad operacional y funcionalidad que pueden ser nacionales, municipales o departamentales.

Todas aquellas que cumplan la función de comunicar zonas de producción y consumo de este país o de otros, que conecte con los puertos y aeropuertos ya sean nacionales o internacionales y que su construcción sea con fines de mejorar la conexión entre los puntos, esta será llamadas vías primarias o de primer orden, esta forma una malla estratégica donde recogen los flujos de las vías secundarias también llamadas vías colectoras. Las vías primarias cuentan con un volumen de transito mayor que una las vías principal ingreso de mercancía al país con las principales ciudades, aproximadamente 700 vehículos por día, su diseño comienza con vías de una calzada hasta vías con cuatro calzadas, el diseño adecuado y la construcción según la norma dice que pueden ser de dos tipos; asfálticas o flexibles. (rinco, 2019)

Por lo anterior es muy importante que este puerto pueda ser realizado para que sirva de bastión de progreso y desarrollo no solo para Urabá y Antioquia sino también para la nación que también lo necesita.

Comparando las características básicas de los 2 principales puertos del país frente a puerto de Urabá se tiene como primero la distancia como se ha indicado anteriormente el puerto del cual se está realizando esta investigación se encontrará ubicado en el golfo de Urabá lo que le brinda una ventaja frente a los puertos de Cartagena y Buenaventura, ya que le permite tener recorridos más cortos desde el centro del país por que las distancias son más cortas lo que minimiza los tiempos de transito de las mercancías como lo veremos en la siguiente tabla :

Tabla 4 Distancia de Centros Productivos al Puerto de Urabá

Production Center	DISTANCE (km)				
	*Turbo (Nueva colonia)	Cartagena	B/quilla	Sta Marta	B/ventura
Bogotá	739*	1.101	1095	970	593
Medellín	340*	643	708	858	465
Cali	779*	1012	1130	1218	214
Bucaramanga	Equidistant	Equidistant	581	546	863
Manizales	534*	837	863	962	302
Pereira	555*	858	884	983	281
Armenia	607*	910	1082	1051	225
Cúcuta	Equidistant	Equidistant	676	673	1056

Fuente: Puerto de Urabá 2017

También se tendría una ventaja importante en los costos de flete, del mismo modo en los tiempo de cargue y descargue gracias a la infraestructura moderna con la que contara este puerto como son los patios de contenedores y bodegas de almacenamiento facilitando mucho las operaciones que se estén llevando a cabo en la terminal adicionalmente la cercanía que tiene para con el centro del país, además se encuentra muy a 340 km de la ciudad de Medellín lo que permitirá principalmente a las empresas antioqueñas una reducción de costos significativa en sus operaciones.

Otra de las ventajas que tiene el puerto de Urabá es que con su construcción sería el puerto colombiano más cercano al Canal de Panamá cosa posicionaría más esta terminal lo que brindaría una mayor demanda de servicios para las trasferencias de mercancías para las regiones más cercanas del país. En la actualidad el movimiento de carga por el Canal Panamá, esto va ligado a los flete internacionales, si miramos el valor que es entre 500 y 700 USD, mientras que los costos de transporte en Colombia entre Medellín y buenaventura cuesta entre 1'400.000 (4,5 Ton) y 3'000.000 (10 Ton) en adelante lo que muestra que con el puerto de Urabá la reducción en los costó será muy importante para la empresas nacionales en los próximos años de pues de la ejecución del proyecto.

3. Conclusiones y Recomendaciones

3.1 Conclusiones

Es importante que puerto Antioquia se prepare para el progreso ya que si no logra aumentar su nivel competitivo no será parte del desarrollo que se les ha avecinado en términos de industria y servicios logístico con la construcción del puerto de Urabá , teniendo en cuenta lo anterior es necesario decir que Urabá debe ampliar la cobertura educativa e industria, todo esto con el fin de que las inversiones que se plantean llegar a esta región puedan materializarse con el fin de desarrollar la misma.

Tras un previo análisis se evidencio que este puerto en sí mismo tiene un potencial enorme y de gran importancia económica, logística, social y tecnológica para Urabá Antioquia y Colombia dado que le permitirá al país poseer una infraestructura más moderna tecnológicamente y operativa, a causa del aprovechan geoestratégicamente su ubicación los costos que disminuirán los fletes dentro del país y facilitaran flujos más constantes permitiendo al país aumentar su competitividad portuaria.

Para finalizar quisiera decir si la región de Urabá hoy se encuentra preparándose de gran manera para todo el progreso y desarrollo que traerá el puerto tanto económicamente como socialmente permitiendo le ala industrias más pujantes de la región internacionalizarse más fácilmente y fomentar gratamente el empleo y el desarrollo cultural, urbano y educativo gracias a que el puerto de Urabá en el gofo de Urabá sea una realidad.

3.2 Recomendaciones

Tras realizar esta investigación pienso que en primera instancia dejar claridad de que Colombia necesita urgentemente y aceleradamente que el puerto de Urabá entre en funcionamiento ya porque nuestra competitividad portuaria, desarrollo infraestructural, vial y la Potencialización de nuestras regiones , comunidades e industrias necesitan una bocanada de aire que actualmente solo el puerto de Urabá podría ofrecer, pero si somos más ambiciosos se podría diseñar proyecto con junto con el puerto de Buenaventura para desarrollar eficaz mente la distribución operativa de la ubicación de ambos puertos pero especialmente el de Antioquia por su cercanía con el Canal de Panamá. Quizás con la abaratarían de los costos logísticos en el centro del país.

4. Bibliografía

- Aguilera C., C. I. (2000). <https://www.redalyc.org/pdf/212/21207704.pdf>. Obtenido de <https://www.redalyc.org/pdf/212/21207704.pdf>
- Alvaro Soutullo, A. C. (julio de 2013). https://www.researchgate.net/publication/317181673_Caracterizacion_de_los_componentes_bioticos_del_sitio_seleccionado_para_la_construccion_de_un_puerto_de_aguas_profundas. Obtenido de https://www.researchgate.net/publication/317181673_Caracterizacion_de_los_componentes_bioticos_del_sitio_seleccionado_para_la_construccion_de_un_puerto_de_aguas_profundas
- ANDI. (2014). <http://www.andi.com.co/Uploads/Bolet%C3%ADn%2002%20-%20202.%20Balance%20Portuario%20de%20Colombia%202014.pdf>. Obtenido de Balance Portuario Colombiano 2014. Gerencia de Logística, Transporte E: <http://www.andi.com.co/Uploads/Bolet%C3%ADn%2002%20-%20202.%20Balance%20Portuario%20de%20Colombia%202014.pdf>
- Arvis, J. &. (2014). <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/20399/904190WP0LPI0R00Box385316B00PUBLIC0.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Obtenido de <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/20399/904190WP0LPI0R00Box385316B00PUBLIC0.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Bernal, C. (2006). *Metodología de la Investigación: Administración, Economía, Humanidades y Ciencias Sociales*. México DF: Pearson.
- buenaventura, s. p. (2018). <http://portaln4.sprbun.com/portal/#/situacion-portuaria/muelle>. Obtenido de <http://portaln4.sprbun.com/portal/#/situacion-portuaria/muelle>
- Bustos. (2015). <https://www.elcolombiano.com/antioquia/obras/puerto-de-uraba-inicia-obra-en-marzo-de-2016-BG2091377>. Obtenido de <https://www.elcolombiano.com/antioquia/obras/puerto-de-uraba-inicia-obra-en-marzo-de-2016-BG2091377>

camara de comercio de manizales, p. d. (2008).
<http://www.ccmpec.org.co/ccm/contenidos/32/PUERTO%20DE%20TRIBUGA.pdf>. Obtenido de <http://www.ccmpec.org.co/ccm/contenidos/32/PUERTO%20DE%20TRIBUGA.pdf>

cartagena, p. d. (2018). <https://www.puertocartagena.com/es>. Obtenido de <https://www.puertocartagena.com/es>

Catelli, F. (. (2016). Obtenido de Catelli, F. (2016). Productos que importa Colombia: balance de los años 2014, 2015 y 2016.

CC Urabá. (2019). <https://ccuraba.org.co/site/wp-content/uploads/2020/01/INFORME-SOCIOECON%20C3%93MICO.pdf>. Obtenido de <https://ccuraba.org.co/site/wp-content/uploads/2020/01/INFORME-SOCIOECON%20C3%93MICO.pdf>

CEPAL. (1991). https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/43964/141/S1800837_es.pdf. Obtenido de https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/43964/141/S1800837_es.pdf

Cifuentes, J. L. (1997). <http://bibliotecadigital.ilce.edu.mx/sites/ciencia/volumen1/ciencia2/35/htm/oceano5.htm>. Obtenido de El océano y sus recursos, segunda edición. México: Fondo de cultura economica: <http://bibliotecadigital.ilce.edu.mx/sites/ciencia/volumen1/ciencia2/35/htm/oceano5.htm>

colombia. (1991). www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0856_2003.html. Obtenido de www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0856_2003.html

congreso de colombia, l. o. (1991). <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=67055>. Obtenido de <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=67055>

corte constitucional de colombia. (1992). <http://www.ani.gov.co/normatividad-inco/decreto-no-838-de-1992-237>. Obtenido de <http://www.ani.gov.co/normatividad-inco/decreto-no-838-de-1992-237>

Daros, W. (2002). ¿Qué es un marco teórico? *Revista Enfoques*, 73-112.

DBK. (2009). <https://dbk.com.co/portfolio/zona-franca-uraba/>. Obtenido de <https://dbk.com.co/portfolio/zona-franca-uraba/>

- Departamento Nacional de Planeación. (2014). <https://www.minagricultura.gov.co/planeacion-controlgestion/>. Obtenido de <https://www.minagricultura.gov.co/planeacion-controlgestion/>
- desarrollo, p. d. (2015). <http://eird.org/pr14/cd/documentos/espanol/Publicacionesrelevantes/Recuperacion/6>. Obtenido de <http://eird.org/pr14/cd/documentos/espanol/Publicacionesrelevantes/Recuperacion/6>
- Devimar. (s.f.). <http://www.devimar.co/index.php/proyecto/autopista-al-mar1.html>. Obtenido de <http://www.devimar.co/index.php/proyecto/autopista-al-mar1.html>
- Duarte, L., & González, C. (2017). *Metodología y Trabajo de Grado: Guía práctica para las ciencias empresariales*. Medellín: Centro Editorial Esumer.
- duque. (2007). <http://bdigital.unal.edu.co/1688/1/uncontextoparaelpuertodeaguasprofundasentribugacolumbia.pdf>. Obtenido de <http://bdigital.unal.edu.co/1688/1/uncontextoparaelpuertodeaguasprofundasentribugacolumbia.pdf>
- Duque, G. (2007 ACTUALIZACION 2018). *Un contexto para el puerto de aguas profundas en Tribugá, Colombia*. MANIZALES.
- estado, i. a. (2013). http://observatorio.puertos.es/DOC_PUBLICOS/INFORME%20ANUAL%20DE%20COMPETITIVIDAD%202016.pdf. Obtenido de http://observatorio.puertos.es/DOC_PUBLICOS/INFORME%20ANUAL%20DE%20COMPETITIVIDAD%202016.pdf
- flores, b. b. (2012). http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0187-. Obtenido de http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0187-
- forero, P. j. (2011). *puerto de tribuga*. bogota D,C.
- Gerson Perez. (2007). <https://www.banrep.gov.co/sites/default/files/publicaciones/archivos/DTSER-91.pdf>. Obtenido de <https://www.banrep.gov.co/sites/default/files/publicaciones/archivos/DTSER-91.pdf>

González Laxe y Novo Corti, 2. (2012).
file:///C:/Users/Usuario/Downloads/0618672_00000_0000.pdf. Obtenido de
file:///C:/Users/Usuario/Downloads/0618672_00000_0000.pdf

Gonzalez, E. c. (2016). Obtenido de
<https://repository.ucatolica.edu.co/bitstream/10983/14100/1/ESTADO%20DEL%20ARTE%20DE%20LA%20LOG%C3%8DSTICA%20PORTUARIA%20CASO%20DE%20ESTUDIO%20PUERTO%20MANZANILLO%20INTERNATIONAL%20TERMINA.pdf>:
<https://repository.ucatolica.edu.co/bitstream/10983/14100/1/ESTADO%20DEL%20ARTE%20DE%20LA%20LOG%C3%8DSTICA%20PORTUARIA%20CASO%20DE%20ESTUDIO%20PUERTO%20MANZANILLO%20INTERNATIONAL%20TERMINA.pdf>

javier A. Arias, R. G. (febrero de 2010). *contraloria general de la republica*. Obtenido de
<https://www.contraloria.gov.co/documents/20181/465015/Estudio+de+Puertos.pdf/dd6a1c51-4db4-4947-bf70-14815726e6a8?version=1.0>

Jiménez, J. O. (2013). <https://www.uv.mx/ingenieriacivil/files/2013/09/Manual-de-la-EE-Puertos-y-Obras-Maritimas.pdf>. Obtenido de). Manual de Apuntes de la Experiencia Educativa de Puertos y Obras Marítimas. Veracruz, México: Universidad Veracruzana, Facultad de Ingeniería Civil.: <https://www.uv.mx/ingenieriacivil/files/2013/09/Manual-de-la-EE-Puertos-y-Obras-Maritimas.pdf>

Jose Barbero. (2006). <http://www.scielo.org.co/pdf/ring/n24/n24a15>. Obtenido de
<http://www.scielo.org.co/pdf/ring/n24/n24a15>

Larrucea, J. R. (2012). *Larrucea, J. R., Sagarra, R. M., & Mallofré, J. M. (2012). Transporte en contenedor, segunda edición. Barcelona, España: Marge Books*. Obtenido de Larrucea, J. R., Sagarra, R. M., & Mallofré, J. M. (2012). Transporte en contenedor, segunda edición. Barcelona, España: Marge Books.

las 2 orillas. (09 de 08 de 2017). Obtenido de <https://www.las2orillas.co/la-importancia-del-puerto-tribuga-choco/>

legiscomex. (s.f.).
<https://www.legiscomex.com/BancoMedios/Documentos%20PDF/distribuci%C3%B3n%20f%C3%ADsica%20internacional-puerto%20de%20urab%C3%A1.pdf>. Obtenido de

<https://www.legiscomex.com/BancoMedios/Documentos%20PDF/distribuci%C3%B3n%20de%20urab%C3%A1.pdf>

López Pampín, A. &. (2004). <https://www.udc.es/iuem/publicaciones/libros/inglesmaritimo.html>.

Obtenido de <https://www.udc.es/iuem/publicaciones/libros/inglesmaritimo.html>

marcue, f. (1998). *Marcue, F. Á. (1998). Tácticas para la negociación internacional. Editorial Trillas Sa De*. Obtenido de Tácticas para la negociación internacional. Editorial Trillas Sa De

marx, k. (1834). *marx*. Obtenido de <https://www.e-torredebabel.com/Historia-de-la-filosofia/Filosofiacontemporanea/Marx/Marx-Superestructura.htm>

mejia, j. s. (2011). *terminal intermodal enseñada de tribuga*. Bogota D.C.

Ministerio de transporte. (2019). <https://mintransporte.gov.co/publicaciones/7612/el-proyecto-4g-autopista-al-mar-2--ya-cuenta-con--cierre-financiero-por-652-millones-de-dolares/>.

Obtenido de <https://mintransporte.gov.co/publicaciones/7612/el-proyecto-4g-autopista-al-mar-2--ya-cuenta-con--cierre-financiero-por-652-millones-de-dolares/>

Mundial Banco. (2016). <http://www.bancomundial.org/es/news/press-release/2016/06/28/germany-tops->

Obtenido de <http://www.bancomundial.org/es/news/press-release/2016/06/28/germany-tops->

mundial, b. (2016).

<https://lpi.worldbank.org/international/scorecard/radar/254/C/COL/2012/C/COL/2012/C/COL/2016>.

Obtenido de

<https://lpi.worldbank.org/international/scorecard/radar/254/C/COL/2012/C/COL/2012/C/COL/2016>

NEO Millon de oportunidades. (2014). <https://www.jovenesneo.org/neo/es-es/Qu%C3%A9Hacemos.aspx>.

Obtenido de <https://www.jovenesneo.org/neo/es-es/Qu%C3%A9Hacemos.aspx>

NEO, j. (2014). <https://www.jovenesneo.org/neo/es-es/Colombia/PgrID/10288/PageID/8/ArtMID/18228/ArticleID/12767.aspx>.

Obtenido de <https://www.jovenesneo.org/neo/es-es/Colombia/PgrID/10288/PageID/8/ArtMID/18228/ArticleID/12767.aspx>

<https://www.jovenesneo.org/neo/es-es/Colombia/PgrID/10288/PageID/8/ArtMID/18228/ArticleID/12767.aspx>

- ofelia catell, e. s. (2015). <https://revistas.urosario.edu.co/index.php/empresa/article/viewFile/4788/3541>. Obtenido de <https://revistas.urosario.edu.co/index.php/empresa/article/viewFile/4788/3541>: <https://revistas.urosario.edu.co/index.php/empresa/article/viewFile/4788/3541>
- ot abajon anton, & o. (2000). https://books.google.com.co/books/about/El_despacho_aduanero.html?id=FHBBny. Obtenido de https://books.google.com.co/books/about/El_despacho_aduanero.html?id=FHBBny
- Panamericana, C. (2012). <https://www.clinicapanamericana.co/quienes-somos/>. Obtenido de <https://www.clinicapanamericana.co/quienes-somos/>
- peñaranda. (2013). <http://comunidad.todocomercioexterior.com.ec/profiles/blogs/logisticainternacional->. Obtenido de <http://comunidad.todocomercioexterior.com.ec/profiles/blogs/logisticainternacional->
- perez Garcia. (2017). <https://revistadelogistica.com/transporte-y-distribucion/buenaventura-cartagenasanta->. Obtenido de <https://revistadelogistica.com/transporte-y-distribucion/buenaventura-cartagenasanta->
- Perez j. (2007). <http://repositorio.banrep.gov.co/bitstream/handle/20.500.12134/3220/Historia,%20geograf%C3%ADa%20y%20puerto%20como%20determinantes%20de%20la%20situaci%C3%B3n%20social%20de%20Buenaventura.pdf?sequence=1>. Obtenido de <http://repositorio.banrep.gov.co/bitstream/handle/20.500.12134/3220/Historia,%20geograf%C3%ADa%20y%20puerto%20como%20determinantes%20de%20la%20situaci%C3%B3n%20social%20de%20Buenaventura.pdf?sequence=1>
- PIO. (2017). http://www.piosas.com/web/images/descargas/puerto_antioquia.pdf. Obtenido de http://www.piosas.com/web/images/descargas/puerto_antioquia.pdf
- portafolio. (2018). *Portafolio*, págs. <http://www.portafolio.co/economia/infraestructura/las-vias-4g-queempiezan->. Obtenido de *Portafolio*, págs. <http://www.portafolio.co/economia/infraestructura/las-vias-4g-queempiezan->

porter. (1990). http://www.economie.ens.fr/IMG/pdf/porter_1990_-_the_competitive_advantage_of_nations.pdf. Obtenido de http://www.economie.ens.fr/IMG/pdf/porter_1990_-_the_competitive_advantage_of_nations.pdf

Porter, M. (1990). The competitive advantage of nations. *Harvard Business Review*, 76-97. Obtenido de la ventaja competitiva: www.uic.org.ar/IntranetCompetitividad/1%20jornada/2.%20lectura%20complementaria/1.%20ser%20competitivo%20-%20michael%20e.%20porter%20cap.%206.pdf

procolombia. (2016). https://www.colombiatrader.com.co/sites/default/files/presentacion_logistica_de_colombia_2016.pdf. Obtenido de https://www.colombiatrader.com.co/sites/default/files/presentacion_logistica_de_colombia_2016.pdf

Públicas, M. d. (1992). http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/decreto_2171_1992_pr003.htm. Obtenido de http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/decreto_2171_1992_pr003.htm

Radio 316. (s.f.). <https://radio316.com.co/la-obra-de-tunel-del-toyo-da-inicioescuche-los-detalles/>. Obtenido de <https://radio316.com.co/la-obra-de-tunel-del-toyo-da-inicioescuche-los-detalles/>

reyes, e. (2002). https://books.google.com.co/books/about/Sem%C3%A1foro_aduanal.html?id=k8Y. Obtenido de https://books.google.com.co/books/about/Sem%C3%A1foro_aduanal.html?id=k8Y

rinco, h. (2019). <https://repository.ucatolica.edu.co/bitstream/10983/23910/1/TG%20Diagn%C3%B3stico-v%C3%ADas-primarias1.pdf>.

rioseco, l. e. (2001). <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3353782>. Obtenido de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3353782>

Rivera, J. P. (2014). <https://repository.udem.edu.co/bitstream/handle/11407/1130/Puerto%20de%20Urab%E1>,

- %20una%20apuesta%20de%20funcionamiento%20y%20mejoramiento%20log%EDstico.pdf?sequence=1*. Obtenido de <https://repository.udem.edu.co/bitstream/handle/11407/1130/Puerto%20de%20Urab%E1,%20una%20apuesta%20de%20funcionamiento%20y%20mejoramiento%20log%EDstico.pdf?sequence=1>
- Ruá. (2006). *Los puertos en el transporte marítimo*. España: Universidad Politécnica de Cataluña. Obtenido de <https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/289/8.%20Rua.pdf>: <https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/289/8.%20Rua.pdf>
- Ruiz, A. &. (2012). *Banco Interamericano de Desarrollo. Recuperado el 17 de*. Obtenido de <http://www.iadb.org>
- sabino. (2012). https://metodoinvestigacion.files.wordpress.com/2008/02/el-proceso-deinvestigacion_. Obtenido de https://metodoinvestigacion.files.wordpress.com/2008/02/el-proceso-deinvestigacion_
- sen:1999b. (s.f.). <https://www.redalyc.org/pdf/510/51001702.pdf>. Obtenido de <https://www.redalyc.org/pdf/510/51001702.pdf>: <https://www.redalyc.org/pdf/510/51001702.pdf>
- Suñol, S. (2006). <https://www.redalyc.org/pdf/870/87031202.pdf>. Obtenido de <https://www.redalyc.org/pdf/870/87031202.pdf>
- tiempo, e. (2018). <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-16579587>. Obtenido de <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-16579587>
- TIEMPO, E. (s.f.). <https://www.eltiempo.com/colombia/otras-ciudades/debate-sobre-construccion-de-puerto-tribuga-en-choco-372826>. Obtenido de <https://www.eltiempo.com/colombia/otras-ciudades/debate-sobre-construccion-de-puerto-tribuga-en-choco-372826>
- todos, c. p. (31 de 01 de 2008). *colombia para todos*. Obtenido de http://www.colombiaparatos.net/noticias-colombia_para_todos-articulo-tribug_empieza_a_navegar_en_aguas_optimistas-seccion-salud.htm
- torres, a. (09 de 05 de 2018). <https://dlca.logcluster.org/pages/releaseview.action?pageId=7308153>. Obtenido de <https://dlca.logcluster.org/pages/releaseview.action?pageId=7308153>

- unidas, n. (2018). https://unctad.org/es/PublicationsLibrary/rmt2018_es.pdf. Obtenido de https://unctad.org/es/PublicationsLibrary/rmt2018_es.pdf
- Universidad ESAN. (2016). <https://www.esan.edu.pe/apuntes-empresariales/2016/10/la-relacion-entre-lalogistica->. Obtenido de <https://www.esan.edu.pe/apuntes-empresariales/2016/10/la-relacion-entre-lalogistica->
- uraba CC. (2013). http://ccuraba.org.co/site/wp-content/uploads/2016/03/informe_socioeconomico_2013.pdf. Obtenido de http://ccuraba.org.co/site/wp-content/uploads/2016/03/informe_socioeconomico_2013.pdf
- varela, c. (2013). <https://repository.urosario.edu.co/bitstream/handle/10336/4513/SeguraRodriguez-CamilaAndrea-2013.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Obtenido de <https://repository.urosario.edu.co/bitstream/handle/10336/4513/SeguraRodriguez-CamilaAndrea-2013.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- weforum. (2019). *TheGlobalCompetitivenessReport2019*. Obtenido de http://www3.weforum.org/docs/WEF_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf
- Zona Franca de Urabá. (2012). <http://www.zonafrancadeuraba.com/nosotros>. Obtenido de <http://www.zonafrancadeuraba.com/nosotros>