



# **EL PUERTO DE URABÁ EN LA COMPETITIVIDAD DE ANTIOQUIA**

**SANTIAGO ROMÁN JARAMILLO  
SANTIAGO CANO AGUIRRE  
SERGIO CADAVID JURADO**

Institución Universitaria Esumer  
Facultad de Estudios Internacionales  
Medellín, Colombia

2016



# **EL PUERTO DE URABÁ EN LA COMPETITIVIDAD DE ANTIOQUIA**

**SANTIAGO ROMÁN JARAMILLO  
SANTIAGO CANO AGUIRRE  
SERGIO CADAVID JURADO**

Trabajo de investigación presentado para optar al título de:  
**PROFESIONAL EN NEGOCIOS INTERNACIONALES**

Director (a):

Juan Camilo Mesa Bedoya

Línea de Investigación:

Logística y gestión de cadena de abastecimiento

Institución Universitaria Esumer

Facultad de Estudios Internacionales

Medellín, Colombia

2016



## **Agradecimiento**

Queremos brindar nuestros más sinceros agradecimientos a todos nuestros maestros ya que ellos nos brindaron todo su conocimiento y nos enseñaron a valorar los estudios; También agradecer a nuestros padres ya que fueron los que nos dieron las bases del reflejo de las personas que somos hoy en día, y además nos acompañaron en los días más difíciles de nuestras etapas como estudiantes.

Por ultimo agradecer a esta gran Institución que nos aportó tanto para nuestras vidas profesionales y personales, fomentando en cada uno de nosotros el compañerismo y el sentido de pertenencia.

## Resumen

Hoy en día estamos en un mundo totalmente globalizado en el cual los países en vía de desarrollo como lo es Colombia, se encuentra en el trance clave de su economía y por ende debe realizar acciones necesarias para sacar el mayor provecho de la situación. Antioquia el cual es uno de los principales departamentos del país sabe que el comercio exterior es uno de los factores más importantes de la economía y debe reforzarlo para ser un departamento competitivo ; Es por esto que nace la necesidad convertida en prioridad de la construcción de un puerto el cual pueda ocuparse la demanda proyectada y los servicios asociados a la logística, llevando acabo un puerto con una ubicación totalmente estratégica para la importación y exportación de mercaderías generando una amplia eficiencia en los gastos que tienen que ver en el tema de logística y ubicando no solo Antioquia si no a Colombia como un punto estratégico para el comercio exterior hacia el mundo. Como el puerto de Urabá es una realidad analizaron las variantes de dicho proyecto para poder visualizar el impacto en el desarrollo del departamento antioqueño; Por tal motivo se consultaron diferentes fuentes en las cuales se adquirió importante información, tanto cualitativa como cuantitativa; De los cuales se obtuvieron resultados claves de la investigación de los que se destacan los siguientes:

- 
1. El puerto producirá una economía dinámica, que activara tanto la económica antioqueña, como la de las demás regiones, gracias a los frutos que traerá el desarrollo del sector externo colombiano, y aportara al incremento del PIB.
  2. La ubicación del puerto en comparación a otras de las principales ciudades del país, dará lugar a una reducción de costos logísticos y de transporte entre el 15% al 40%.
  3. El proyecto es completamente factible y sería sustentable tan solo con el movimiento de carga de Antioquia y Bogotá.

**Palabras clave:** Comercio Exterior, Puerto de Urabá, Desarrollo, Infraestructura, Competitividad y Logística.

## **Abstract**

Today we are in a totally globalized world in which developing countries such as Colombia are in the key trance of their economy and therefore must take actions necessary to take full advantage of the situation. Antioquia which is one of the main departments of the country knows that foreign trade is one of the most important factors of the economy and must reinforce it to be a competitive department; This is why the need to become a priority port of construction for the planned demand and the services associated with logistics is born, leading to a

port with a totally strategic location for the import and export of goods generating a wide Efficiency in the expenses that have to do in the logistics issue and placing not only Antioquia but Colombia as a strategic point for foreign trade to the world. As the port of Urabá is a reality analyzed the variants of this project to be able to visualize the impact on the development of the department of Antioquia; For this reason different sources were consulted in which important information was acquired, both qualitative and quantitative; Of which key research results were obtained, of which the following stand out:

1. The port will produce a dynamic economy, which will activate both anti-old economic and other regions, thanks to the fruits of the development of the Colombian external sector, and contribute to the increase of GDP.
2. The location of the port compared to other major cities of the country, will result in a reduction of logistics and transportation costs between 15% and 40%.
3. The project is fully feasible and would be sustainable only with the cargo movement of Antioquia and Bogota.

**Keywords:** Foreign Trade, Urabá Port, Development, Infrastructure, Competitiveness and Logistics.



# Contenido

	<u>Pág.</u>
<b>Agradecimiento</b> .....	<b>V</b>
<b>Resumen</b> .....	<b>VI</b>
<b>Palabras clave</b> .....	<b>VII</b>
<b>Lista de figuras</b> .....	<b>X</b>
<b>Lista de tablas</b> .....	<b>XI</b>
<b>Lista de Símbolos y abreviaturas</b> .....	<b>XII</b>
<b>Introducción</b> .....	<b>1</b>
<b>1. Formulación del Proyecto</b> .....	<b>5</b>
1.1 Antecedentes .....	5
1.1.1 Estado del Arte.....	5
1.2 Planteamiento del problema.....	8
1.3 Justificación .....	10
1.3.1 Justificación Social:.....	10
1.3.2 Justificación Teórica:.....	11
1.4 Objetivos .....	12
1.4.1 Objetivo general .....	12
1.4.2 Objetivos específicos .....	12
1.5 Marco metodológico .....	12
1.5.1 Método .....	12
1.5.2 Metodología .....	13
1.6 Alcances .....	13
<b>2. Ejecución del Proyecto</b> .....	<b>13</b>
2.1 Variables económicas que inciden en la competitividad del Departamento de Antioquia .....	13
2.2 Proyección de las operaciones portuarias en Urabá.....	17
2.3 Beneficio y aporte al desarrollo regional del puerto de Urabá.....	25
<b>3. Hallazgos</b> .....	<b>33</b>
<b>4. Conclusiones y recomendaciones</b> .....	<b>37</b>
4.1 Conclusiones.....	37
4.2 Recomendaciones .....	39
<b>5. Bibliografía</b> .....	<b>40</b>

---

## Lista de figuras

	<u>Pág.</u>
Figura 1 Importaciones Y Exportaciones De Antioquia .....	15
Figura 2 Distancias de Urabá en Km .....	18
Figura 3. Busques que recalaran en Urabá .....	22
Figura 4 Mapa de Urabá Antioqueño .....	27

## Lista de tablas

**Pág.**

Tabla 1 Comparativo de costo para transporte terrestre.....	20
---	----

---

## Lista de Símbolos y abreviaturas

### Lista de símbolos

%. Indica porcentaje

### Lista de abreviaturas

**PIB**= Producto Interno Bruto

**NAFTA O TLCAN**= Tratado de Libre Comercio de América del Norte

**DIAN**= Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales de Colombia

**CIF**= costo seguro y flete

**FOB**= free on board «Libre a bordo, puerto de carga convenido»

**Vías 4G**= vías de cuarta generación

**TEU**= Unidad equivalente a veinte pies (20')

**FEU**= Unidad equivalente a cuarenta pies (40')

**BIRD**= Banco Internacional de Reconstrucción y Desarrollo

**Km.**= Kilometro

**Kg.**= Kilogramo

**USD O US\$**= Dólares Americanos

**TLC**= Tratado de libre comercio

**m<sup>2</sup>**= Metros cuadrados

**Kph.**= Kilómetros por hora

**TON**= Toneladas

## Introducción

Sobre el desarrollo y el impacto del nuevo puerto de Urabá se han realizado diferentes investigaciones, las que, por medio de análisis rigurosos, afirman que esta zona es apta para el desarrollo de mega obras como el sistema industrial y portuario, al ser la puerta de dos océanos y de un territorio de 11.664 kilómetros y 325 kilómetros de costas habitado por aproximadamente 600.000 personas.

Se espera que con este puerto Antioquia pueda atender los mercados del NAFTA, Europa y la cuenca del pacifico, mejorando así su competitividad y eficiencia a nivel internacional. En el ámbito local, el ahorro en distancias entre las ciudades de Cartagena y Turbo desde Medellín, que es la capital de Antioquia sería de 263 kilómetros lo que equivale a una reducción del 41% entre la distancia tradicional entre estos puertos generando, así un gran ahorro en fletes nacionales.

El golfo de Urabá puede contribuir de una manera significativa al desarrollo de comercio exterior antioqueño, haciéndolo mucho más competitivo y eficiente en cuanto a los costos logísticos, aprovechando su privilegiada ubicación estratégica y geopolítica, para atender los mercados del Caribe NAFTA, Europa y la Cuenca del Pacífico; así como la intercomunicación de los mercados asiáticos y atlánticos; beneficiándose además de la modernización que Panamá va a realizar en su Canal y la corta distancia que quedaría de él para el recalado de los buques. La posibilidad

---

de construir y/o adecuar un puerto ya existente en la región de Urabá no solo beneficiaría a Antioquia, sino que sería una excelente opción para el Eje Cafetero que exporta el 70% del café nacional y la ciudad de Bogotá con su gran número de industrias, esto debido al ahorro que se obtendría en los fletes de transporte, pues la distancia entre Medellín y Cartagena es de 643 kilómetros mientras que la de Medellín a Turbo es de 380 Km., es decir, 42% menos. El ahorro en distancia de transporte entre Cartagena y Turbo desde Manizales es de 263 Km. (28% menos) y de 398 Km. desde Bogotá (un 35%). Esto sin mencionar que la logística portuaria en Urabá cuenta con una gran experiencia que los bananeros han construido durante mucho tiempo.

El impacto de este puerto se verá desarrollado rápidamente en las industrias y las principales empresas logísticas que estarán en la obligación de adaptarse a este nuevo cambio y ofrecer al mercado tanto nacional como internacional una excelente competitividad para sus precios, pero para esto es necesario no solo el puerto sino que también actúe el gobierno nacional e implemente una actualización en las vías desde y hacia este nuevo puerto logístico para apoyar el crecimiento y la sostenibilidad del mismo puerto.

En esta investigación se pretende conocer cómo se encuentra Antioquia en relación a la construcción de este puerto y cómo, dicha construcción, aportará a la competitividad del departamento. El trabajo consta de tres partes, una parte donde se desarrollan los aspectos de metodología, una donde se desarrolla el cuerpo y

---

núcleo duro del trabajo y una parte en donde se encuentran los principales hallazgos, conclusiones y recomendaciones.





# 1. Formulación del Proyecto

## 1.1 Antecedentes

### 1.1.1 Estado del Arte

Durante muchos años, los antioqueños han planteado la necesidad de la construcción de un puerto en la región de Urabá, esta necesidad no sólo ha estado presente en promesas y planes de gobierno a nivel municipal y departamental, sino también en diferentes trabajos y artículos académicos. En este apartado se presentan los más relevantes para el objeto de estudio.

En primer lugar, en 2008, con el objetivo de optar al título de economista en la Universidad EAFIT se presentó el trabajo de grado titulado “Cálculo de los fletes terrestres, tiempos de tránsito y nivel de seguridad para las empresas del Valle de Aburrá y oriente cercano canalizando su comercio exterior por el puerto de Urabá” por Zuluaga Vélez, Andrés G. & Calle Mejía, Sebastián. En la investigación se hace una estimación de los fletes terrestres, tiempos de tránsito y niveles de seguridad para las empresas del Valle de Aburrá y oriente cercano, simulando una canalización del comercio exterior de los puertos de Buenaventura, Cartagena, Barranquilla y Santa Marta, por el puerto de Urabá; Para ello fue necesario estudiar los problemas que actualmente tiene el país en costos de transporte y la importancia histórica de la región del noroccidente antioqueño para conectar al mundo, así como el potencial de recursos naturales que generaría ingresos a la economía colombiana.

Este trabajo posee utilidad práctica para ayudar en la toma de decisiones sobre la construcción del puerto de Urabá y el mejoramiento de las vías que lo comunican con el resto del país, como parte de la infraestructura necesaria que permita mayor competitividad en la importación o exportación de mercancías.

En el año 2009 Carlos Botero Chica, especialista en Economía de la Empresa en la Escuela de Administración de Empresas de Barcelona-España investigó sobre “Los efectos dinámicos del puerto de Urabá”, trabajo en el que realiza un análisis de los efectos dinámicos de un conjunto de doce megaproyectos en el que el más relevante es la construcción del Puerto de Urabá; este conjunto de proyectos generarían gran productividad, competitividad y riqueza para la región de Urabá y el Departamento de Antioquia. Varios de los proyectos mencionados han sido expuestos en forma individual por entidades públicas o privadas encargadas de promoverlos.

En el año 2012 se presentó el trabajo de investigación “Puerto de Urabá, impulsador del crecimiento antioqueño” por Cano, Andrés & Serna Carmona, Johnatan en la universidad San Buenaventura de Colombia, en el cual se aborda la situación del comercio internacional colombiano y sus exportaciones con países vecinos, enfocada en la región oriental del globo y en reconocer los beneficios que traería para la región un puerto en el Urabá antioqueño.

En el mismo año, Felipe Echeverry Aristizabal para optar al título de ingeniero administrador, investigó sobre “El impacto del puerto de Urabá en el desarrollo del país”. En este trabajo, el autor es muy claro en ratificar que el impacto

final que el puerto tendrá en el desarrollo del país será enorme, le dará un dinamismo sin igual a la economía y esto generará mayores ingresos (PIB) para la economía del país, que a su vez impactaran el sector educativo y de salud, con mayores recursos destinados para mejorar constantemente tanto la cobertura como la calidad de estos; así mismo, el mayor desarrollo trae consigo mayores exigencias, y por esto, las capacidades futuras en cuanto a educación y salud van a exigir mayores capacidades y conocimientos, es decir, el desarrollo traerá consigo mayor exigencia intelectual, y esto potenciará así mismo el empleo formal. De esta manera, el puerto generará una especie de efecto holístico en el cual a medida que transcurra el tiempo, estas variables tendrán mayores beneficios debido a la relación que tienen entre ellas. Concluye, además que la característica Colombia de pertenecer a un grupo de países emergentes, y el encontrarse en un momento clave de su economía, el país necesita determinar cuáles son las acciones y correctivos adecuados para potenciarse al máximo, por lo tanto, es prioritario reforzar uno de los puntos más críticos dentro de toda economía, es decir la infraestructura envuelta en el comercio exterior, razón por la cual, la construcción de un puerto en el Urabá Antioqueño se ha convertido en prioridad.

Para finalizar, en el año 2013, el portal académico Legiscomex.com publicó un trabajo titulado “¿Aumentará la competitividad de Medellín con la construcción del Puerto de Urabá?”, que partía de la consideración de que el Golfo de Urabá puede contribuir de una manera significativa al desarrollo de comercio exterior

antioqueño, haciéndolo mucho más competitivo y eficiente en cuanto a los costos logísticos, aprovechando su privilegiada ubicación estratégica y geopolítica.

En ese sentido, las investigaciones sobre el puerto de Urabá son amplias, sin embargo, no se ha analizado el impacto que el mismo tendrá en la competitividad del departamento, objeto de estudio del presente trabajo.

## **1.2 Planteamiento del problema**

Antioquia requiere elaborar trascendentales reformas que le permitan responder de manera más eficiente frente a las exigentes condiciones derivadas del alto grado de globalización, desarrollo económico y del comercio internacional al que se enfrenta el país en general. Todo apunta a falencias por no contar con un puerto en óptimas condiciones, situación que retrasa al departamento puesto que este tipo de infraestructura es parte fundamental del fortalecimiento de la competitividad.

A pesar de que Antioquia cuenta con cargue marítimo en Urabá, desde donde se puede exportar, éste no pasa de ser una proyección de lo que será el nuevo puerto, puesto que solamente está destinada a la salida de la producción bananera y de algunos productos frutales de la zona, dada la carencia en la infraestructura adecuada para importar o exportar otro tipo de productos. A pesar de que en Antioquia se han hecho esfuerzos por mejorar la infraestructura de las carreteras,

éstos son insuficientes al no poseer un puerto en óptimas condiciones, ya que los importadores y exportadores de la región se ven obligados a recurrir a los distintos puertos de Colombia como lo son Cartagena y Buenaventura, ambos ubicados a unas distancias considerables, lo que conlleva a unos altos costos de fletes y se traduce en menor margen de ganancia o en mayores precios frente a los competidores.

Si Antioquia llegase a desistir del puerto en Urabá se dejarían de recibir toneladas de productos por este puerto, lo cual llegaría a afectar la proyección que tiene Antioquia en su crecimiento y en su ámbito logístico, esto dado que este proyecto es uno de las más grandes avances en Antioquia considerando las nuevas carretas de 4ta generación que se están realizando durante el gobierno de Juan Manuel Santos; de igual manera el PIB per cápita de Antioquia podría verse afectado dado que muchos empleos dejarían de crearse.

Para que esto no se llegue a ver y pueda Antioquia crecer a un buen ritmo y alcanzar su proyección, es bueno que construya el puerto en este lugar, además que es un lugar estratégico para el ingreso de la mercancía al centro del país y a las principales capitales industriales de Colombia, llegando a aprovechar el gran desarrollo que han dejado las industrias bananeras en Urabá en todo el tiempo que llevan estas utilizando este lugar como su principal centro logístico, y a su vez, ayudando a mejorar a este sector en cuanto a lo logístico; pudiendo tener mejores tarifas y costos, lo que permitiría rebajar los precios de los productos a nivel de

exportación mejorando la competitividad del sector y la industria en general, y generando mayor rentabilidad para estas, con lo que se podría invertir en nuevos proyectos, empresas, o generar mayor valor agregado, dando así un crecimiento económico no solo a Antioquia si no a Colombia.

Por lo tanto, es pertinente plantear el siguiente interrogante ¿Está Antioquia preparado para el nuevo puerto de Urabá y cómo afectará éste su desarrollo?

## **1.3 Justificación**

La presente investigación se enfoca en de estudiar los principales efectos que tendrá sobre la competitividad del departamento el proyecto puerto de Urabá, como incide en el desarrollo, crecimiento económico de la región, también saber cuáles serán los beneficios para los sectores económicos, sociales y responder a las variables que se investigan en dicho proyecto determinando con cifras, valores el crecimiento de nuestra región y reducción de tiempos, costos en las operaciones.

### **1.3.1 Justificación Social:**

El proyecto generará 1.500 empleos directos en fase de construcción y 800 en fase de operación. Se espera que el 95% sea empleo para personas de la región, entre ellos para algunos de los 20 mil habitantes de Nueva Colonia. También para los habitantes de las zonas aledañas como Turbo, Apartadó, Carepa

entre otras. Esto también se traduce en bienestar para el corregimiento ya que su población en su mayoría afro descendiente y con muchas carencias en materia de educación, empleo y acceso a servicios públicos. La calidad de vida para sus habitantes mejora.

Los recursos, ya están garantizados, todos aportados por Pio S.A.S. (Puertos, Inversiones y Obras), con dineros propios y recursos obtenidos por la banca nacional e internacional, por un monto superior a los 400 millones de dólares.

### **1.3.2 Justificación Teórica:**

La construcción de este puerto traerá consigo una cantidad de mejoras para el departamento de Antioquia. El tema del desarrollo del Departamento es uno de los principales aspectos que se deben tener en cuenta, pues la ejecución de un megaproyecto como este, tendrá incidencia directa en el desarrollo tanto económico como social de la región. Y es que el desarrollo no es un tema menor, pues básicamente, un avance en infraestructura como este, tiene que tener un impacto directo en las principales variables del desarrollo. Las obras a gran escala son tal vez una de las actividades que mayor impacto e incidencia tienen en el desarrollo de cualquier país, más aún en un país como Colombia, que presenta grandes atrasos en cuanto a infraestructura se habla. De lo anterior, y teniendo en cuenta el altísimo potencial que tiene la zona del Urabá antioqueño (sería el puerto más cercano a los principales centros industriales del país) se observa que un



proyecto como este dinamizaría el desarrollo de la región, disminuiría la saturación de los diferentes puertos existentes.

## **1.4 Objetivos**

### **1.4.1 Objetivo general**

Analizar el impacto que generará la construcción del puerto de Urabá en el desarrollo de Antioquia.

### **1.4.2 Objetivos específicos**

- Identificar el comportamiento de las variables económicas que más inciden en el desarrollo del departamento de Antioquia.
- Determinar el crecimiento y aumento de las operaciones portuarias que tendrá el departamento de Antioquia a través de dicho puerto.
- Proyectar la incidencia del puerto en el comercio de la región y su aporte al desarrollo.

## **1.5 Marco metodológico**

### **1.5.1 Método**

Este trabajo investigativo parte de la concepción de desarrollo general del puerto de Urabá, involucrando costos, desarrollo, impacto ambiental y accesos del mismo con la región Antioqueña, para posteriormente llegar a lo específico como el impacto a las empresas, su desarrollo y el desarrollo del departamento en las dimensiones socioeconómicas, siendo, por tanto, una investigación deductiva, exploratoria y descriptiva.

## **1.5.2 Metodología**

Para el desarrollo de la investigación se tomó como fuente de referencia las estadísticas dadas por la DIAN y la cámara de comercio de Medellín en sus respectivas páginas web, también se tomó información de distintos medios escritos como son la revista portafolio, Dinero y el Colombiano que son fuentes confiables de información y que llevan en el medio bastante tiempo siendo así reconocidas, además información extraída de investigaciones realizadas por diferentes universidades estatales y privadas de Colombia, en las cuales brindan información suficiente y necesaria para esta investigación.

## **1.6 Alcances**

Con esta investigación se busca cual es la viabilidad que tendrá el nuevo proyecto del puerto de Urabá en los próximos 10 años, y cómo este va incidir en el desarrollo económico y social de la región de Antioquia y sus municipios.

# **2. Ejecución del Proyecto**

## **2.1 Variables económicas que inciden en la competitividad del Departamento de Antioquia**

En esta sección se analizan las importaciones y exportaciones del departamento de Antioquia en términos del valor importado CIF y número de Kilos, así como su evolución en el tiempo y cómo la necesidad de un puerto ayudará a

fortalecer el sector industrial y el desarrollo económico del departamento, logrando que este se posicione como un atractivo para las demás regiones en el país.

Benitez Riech y Cruz Gonzalez (2004) plantean que existen dos grandes grupos de indicadores que miden la competitividad, tanto para el ámbito macroeconómico como para el ámbito microeconómico; en primer lugar, los relacionados con los costos, precios y tasa de cambio, que son los que se usan para evaluar los precios y/o los costos unitarios de un producto o país con respecto a un determinado entorno de referencia. El segundo grupo corresponde a los llamados estructurales y se consideran dentro del mismo las prácticas de diferenciación técnica y comercial del producto, el desempeño exportador, la calidad, factores organizativos e institucionales, etc.

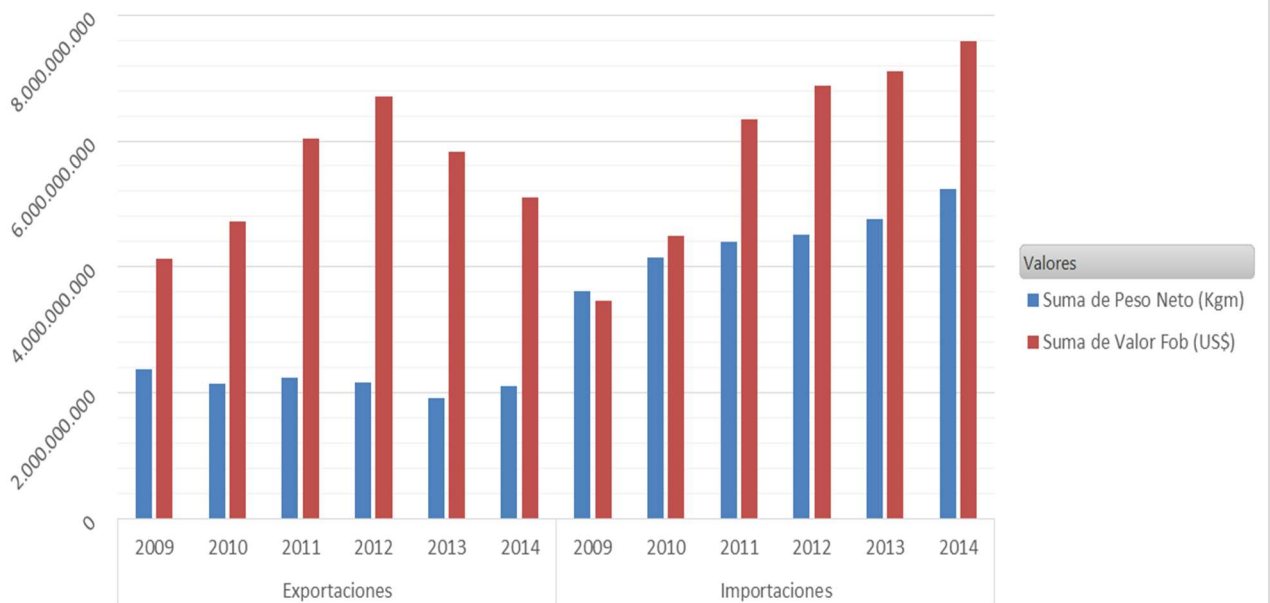
- a) Factores Externos: El entorno, los recursos naturales y el ambiente; la localización geográfica; el ambiente político, legal e institucional; y el ambiente cultural y demográfico.
- b) Factores Internos: las condiciones de infraestructura; el ambiente tecnológico; el mercado interno y la equidad.

Antioquia es el departamento más exportador del país con un 19,8% del total de las exportaciones de Colombia; según estadísticas de la Cámara de Comercio, Urabá es la zona costera de Antioquia sobre el mar caribe y por ende es la región bananera y platanera más importante del país ya que es despensa de esa fruta

tropical en varios mercados internacionales. Urabá tiene actualmente la operación agrícola de exportación más grande del país con 1.6 toneladas de Banano y 2.2 millones de toneladas totales, en el 2014 el banano representó el 13.6% del total exportado de dicho departamento teniendo una variación de kilos exportados entre el 2013 y 2014 del 28,5%.

A continuación, se relacionan los datos históricos de las importaciones y exportaciones de Antioquia:

**Figura 1. Importaciones Y Exportaciones De Antioquia**



Fuente: (DIAN, 2014)

En la *Figura 1* se observa cómo la balanza comercial de Colombia ha evolucionado con los años, en los cuales podemos observar que desde el año 2009 las exportaciones en valor FOB (USD) tuvieron un crecimiento importante, y luego

se desaceleraron en el año 2012, cayendo precipitadamente hasta el año 2014, esto debido al impacto en la economía del precio del petróleo y del dólar, causando un bajón en el ingreso de dólares al país; sin embargo, exportando en kilogramos una cantidad similar a los años anteriores. Por el lado de las importaciones se puede observar que año a año incrementa el valor FOB en USD por lo que se puede decir que estamos dependiendo más de los productos extranjeros, situación que genera una oportunidad para el puerto de Urabá para captar esta cantidad de importaciones ofreciendo un ahorro que se puede generar cuando se importan por este puerto, en dinero, en tiempo y en seguridad.

Las empresas Antioqueñas, sobre todo las de Medellín, recurren a los puertos de Buenaventura, Barranquilla, Santa Marta y Cartagena, siendo estos tres últimos los más usados por los principales exportadores de Antioquia (el sector automotriz, el sector de la construcción, y el sector de porcelanas y cerámicas). En lo referente a Importaciones los Antioqueños lo que más consumen es trigo, maíz, frijol y harina, entre otros productos. El movimiento de carga puede alcanzar los 1.4 millones de toneladas aproximadamente, aunque hay otros sectores en los cuales Antioquia genera demanda de importación como lo es el acero ya que se importan anualmente aproximadamente 413.000 toneladas de este metal.

Teniendo en cuenta estas cifras de importación como de exportación se puede argumentar que sería mucho más competitivo para la región a nivel de fletes nacionales traer y llevar la mercancía por/hasta Turbo a nivel de tiempos, dado que de Medellín a Turbo se tiene una distancia de 320 Kilómetros comparándolos con

los principales puertos del Atlántico, en el cual el más cerca es Cartagena a 636 Kilómetros, siguiendo Barranquilla a 704 Kilómetros y por último Santa Marta a 855 Kilómetros según de informe “Urabá un mar de oportunidades”.

## **2.2 Proyección de las operaciones portuarias en Urabá.**

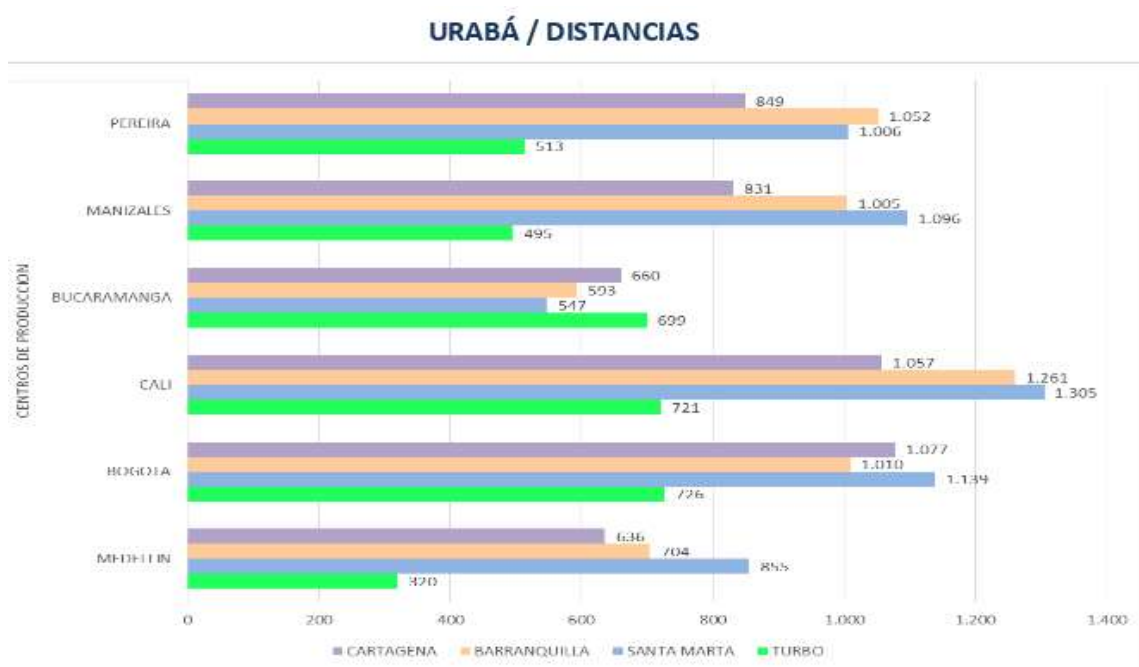
En esta sección se proyectan las posibles operaciones portuarias en Urabá, basados en una serie de estudios de diversas organizaciones públicas y privadas, teniendo en consideración, sobretodo, las reducciones en los costos de transporte a causa, principalmente, de la reducción de las distancias que deben recorrer las mercancías desde y hacia dicho puerto. Además, se parte de la consideración de que, dadas las reducciones de costos esperadas, el puerto de Urabá tendrá una alta demanda.

El mejoramiento logístico del puerto de Urabá, se irá dando a medida que la operación y el volumen de carga así lo vayan requiriendo, en la actualidad se ha venido adelantando en infraestructura. En el momento la sociedad portuaria cuenta con prestación del servicio de bodegaje para mercancías importadas en proceso de nacionalización y silos para el almacenamiento de gráneles que son su principal fuente de actividad.

Lo anterior va de la mano al mejoramiento de la calidad de las vías de acceso a la región del Urabá antioqueño, puesto que por muy cercano que éste se

encuentre, respecto del interior del país, las empresas no se arriesgarían a incumplir su promesa de servicio, calidad y tiempo de entrega, transitando por una vía que ponga en peligro su mercancía, generándole como resultado una mala imagen y comprometiendo la continuidad del negocio en el medio internacional.

**Figura 2. Distancias de Urabá en Km.**



Fuente: Presentación Puerto Antioquia (2016)

En la *figura 2*, se puede observar que Medellín se encuentra en una posición privilegiada en comparación con las demás ciudades con mayor industria en el país, en lo que respecta a las distancias con los puertos que se encuentran en el mar Caribe. Por detrás se encuentra de Bucaramanga, que está más alejado de

Turbo en 229 Km., siendo mucho mejor el puerto estudiado para el departamento de Antioquia, donde pueden ser mucho más bajos los costos de transporte interno para exportar/importar por/desde este puerto.

Es notable la diferencia en distancias entre Medellín y otros puertos de Colombia comparado con Turbo como se vio anteriormente. La malla vial del Puerto de Urabá es definitiva para mejorar la competitividad de los sectores exportadores, teniendo en cuenta que el transporte terrestre en el país sobresale por sus elevados costos.

Estas diferencias se convierten en beneficios para los empresarios antioqueños, ya que internacionalmente el costo de mover una tonelada por kilómetro es de 1 centavo de dólar, mientras que en Colombia es de 6 centavos de dólar. Al disminuir las distancias, el costo total para exportar o importar un producto resultaría menor; por ejemplo, la empresa “Familia Sancela” lo usa frecuentemente y en palabras de Diego Luis Saldarriaga, gerente de cadena de suministros de esa empresa, ahorra 12%, otro caso es Ascensores Andino, quien utilizó esta ruta con un envío a Estados Unidos y, como lo señala su presidente Rodrigo Villa, ahorraron el 50% frente a lo que habrían pagado por Cartagena.

Las vías también serán beneficiadas ya que tendrán un mejoramiento en cuatro corredores viales con una extensión aproximada de 900 kilómetros, la operación y mantenimiento de aproximadamente 1.251 kilómetros, teniendo así un menor costo que los actuales, siendo estos más bajos de Medellín a Turbo que de



Medellín a Cartagena como lo muestra la *tabla 1*, por lo cual se puede decir que es prudencial enviar la mercancía por Turbo y no por Cartagena, en lo que respecta a las industrias de las ciudades de Medellín y Bogotá.

**Tabla 1 Comparativo de costo para transporte terrestre**

<b>COSTOS TRANSPORTE TERRESTRE (40')</b>									
DESTINO ORIGEN	MEDELLIN			BOGOTA			CALI		
	TURBO	CARTAGENA	DIFERENCIA	TURBO	CARTAGENA	DIFERENCIA	TURBO	CARTAGENA	DIFERENCIA
HASTA 10 TON	\$ 2.614.000	3.000.000	-386.000	\$ 4.091.000	3.870.000	221.000	\$ 4.091.000	3.900.000	191.000
HASTA 12 TON	\$ 2.614.000	3.000.000	-386.000	\$ 4.091.000	3.950.000	141.000	\$ 4.091.000	3.950.000	141.000
HASTA 15 TON	\$ 2.614.000	3.050.000	-436.000	\$ 4.091.000	4.000.000	91.000	\$ 4.091.000	4.000.000	91.000
HASTA 18 TON	\$ 2.614.000	3.100.000	-486.000	\$ 4.091.000	4.200.000	-109.000	\$ 4.091.000	4.200.000	-109.000
HASTA 22 TON	\$ 2.614.000	3.450.000	-836.000	\$ 4.091.000	4.500.000	-409.000	\$ 4.091.000	4.500.000	-409.000
HASTA 25 TON	\$ 3.068.000	4.000.000	-932.000	\$ 4.659.000	4.950.000	-291.000	\$ 4.659.000	4.750.000	-91.000
HASTA 30 TON	\$ 3.068.000	4.100.000	-1.032.000	\$ 4.659.000	5.250.000	-591.000	\$ 4.659.000	5.150.000	-491.000
HASTA 35 TON	\$ 3.068.000	4.350.000	-1.282.000	\$ 4.659.000	5.400.000	-741.000	\$ 4.659.000	5.400.000	-741.000

\*La información corresponde a costos para contenedores de 40'

Fuente: (Bemel, 2016)

Algunos estudios preliminares presentados para el Terminal de Urabá, aseguran que el Sistema Portuario es necesario, viable y posible. Inicialmente en los próximos años y con algunas otras inversiones, puede generar entre 2,5 y 3 millones de toneladas adicionales de carga de exportación por año, incluido el café, sin mencionar todo lo que representaría un nuevo puerto con todas las condiciones planteadas.

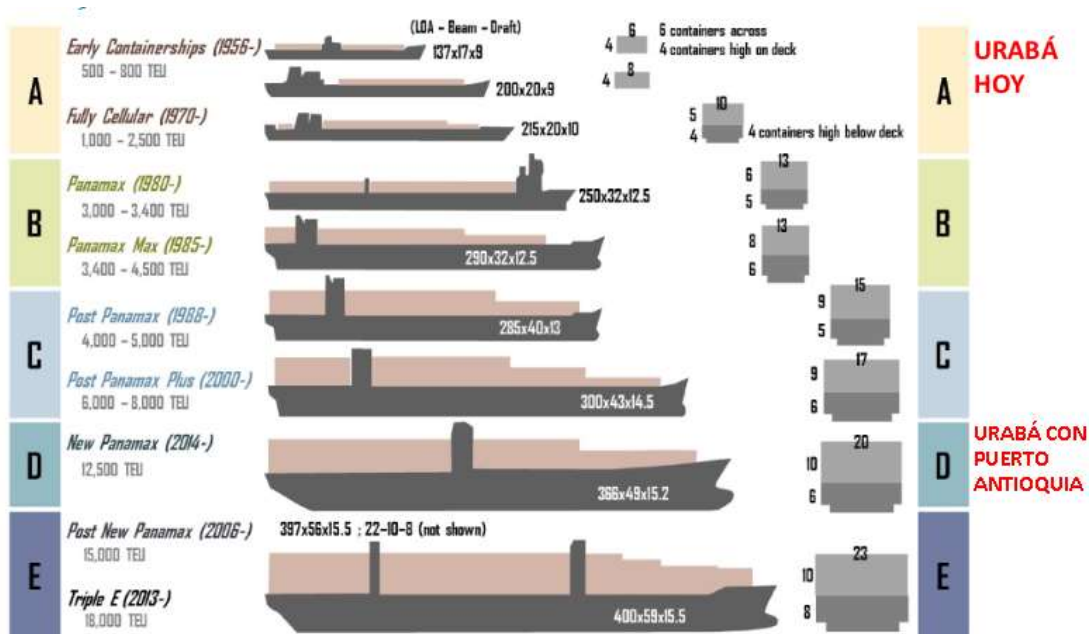
El gobierno nacional con participación del departamento de Antioquia, el municipio de Medellín y a través de recaudo por medio de peajes planea invertir alrededor de 13 mil billones de pesos en el desarrollo de las nuevas autopistas de la prosperidad las cuales contarán con características de vías 4G dotadas de Servicios para los usuarios: (ambulancia, policía, grúas, teléfonos de emergencia) Señalización con estándares internacionales, seguridad vial, variantes en poblaciones, andenes y bermas amplios; Además se podrá circular a un promedio de velocidad aproximado de 80 kph lo que hará que los desplazamientos por medio de dichas autopistas será mucho más eficiente y rápido el transporte de carga desde el occidente e interior del país reduciendo así los costos por fletes y también facilitando el acceso al nuevo puerto de Urabá.

En la vía primavera ancón sur contara con una inversión aproximada de 2 mil billones de pesos, los cuales se harán de la siguiente manera 26 km los cuales corresponden a vías intervenidas y 57 km de vías en operación con 2 túneles y además 20 puentes que hacen parte de esta vía, además se ara conexión entre centros de producción e insumos de diferentes partes de sector norte del país como son los departamentos del Magdalena, Atlántico, Antioquia y Zona Cafetera.

Por otra parte Antioquia ha realizado inversiones en la vía entre Santafé de Antioquia y el punto identificado como el tigre contara con una inversión aproximada de 211.000 millones de pesos logrando con ello una reducción de tiempo de viaje de 6 horas ya que dicho tramo se realizara en tan solo 3 horas y media lo cual se refleja en eficiencia y ahorro de dinero en fletes.

- Hatillo – Cauca: Une a Medellín con la Costa Atlántica, es la continuación de la Concesión Vial Bello – Hatillo, que finaliza en Don Matías, con una longitud aproximada 251 km. Dado que en la actualidad es la salida que tiene el Occidente colombiano a la Costa Atlántica, constituye un importante corredor de comercio, comunicación y turismo.
- San José del Nus – Puerto Berrío: Comunica la troncal del Magdalena con la Troncal de Occidente, con una longitud aproximada 77 km.

**Figura 3. Busques que recalaran en Urabá**



Fuente: Presentación Puerto Antioquia (2016)

Además del recorte de distancias, no sobra decir la oportunidad que tiene el Golfo de Urabá en términos de volúmenes de carga ya que es inmensa, mientras los puertos de la costa atlántica y Buenaventura tienen capacidad de recibir buques de máximo 5.000 contenedores, los cuales se miden mediante la unidad de medida de capacidad TEU, esta es la capacidad de carga de un contenedor normalizado

de 20 pies. El puerto que se plantea hacer, tendría la capacidad de recibir buques de hasta 10.000-12.500 TEU según la *figura 2.1*, así lo manifiesta el estudio realizado por el BIRD, “La tendencia e imperativo de construir amplios y modernos puertos de aguas profundas se fundamenta en la necesidad de atraer y servir los grandes buques portacontenedores para obtener fletes marítimos más baratos, por efecto de las economías de escala que ofrecen estos grandes navíos”. (BIRD, 2009).

Lo importante es que este tipo de buques solo operan rutas transatlánticas y arriban en puertos de aguas profundas, los beneficios de recibir este tipo de barcos están en “menores fletes, mayores frecuencias, rutas directas a los grandes mercados y jugosos ingresos derivados de la transferencia y recepción de carga entre puertos vecinos y de la Región.” (BIRD, 2009), el puerto de Urabá se convertiría en el abastecedor de los demás puertos pues sería el único de Colombia con capacidad de recibir este tipo mega buques, además que operaran varias líneas navieras reconocidas como lo son:

- Seaboard Marine
- MSC
- CMA CGM
- Maersk Line
- Hamburg Sud
- Marfret

Con lo cual se puede conseguir un gran apoyo para las salidas, y espacios desde este puerto, sin temor de que se deba quedar la carga por estos temas y generar extra-costos en las operaciones.

La terminal marítima que tendrá Antioquia con el objeto de atender la industria del Eje Cafetero y centro del país que quiere salir por el Océano Atlántico, planea entrar en operación a finales de diciembre del 2019. Con una inversión que asciende a US\$ 600 millones, se construirá un puerto multipropósito en el Golfo de Urabá, con la intención de operar barcos de contenedores secos y refrigerados, vehículos, gráneles secos, frutas y carga general.

"La idea es construir un terminal de 7 millones de toneladas con una capacidad de 1'200.000 Teus (contenedores normales de 20 pies)", precisó Óscar Isaza Benjumea, gerente General del proyecto y socio principal de Puertos Inversiones y Obras S.A.S. (PIO S.A.S.), que junto con Terminal Link, operador de 14 puertos en 8 países, suscribieron memorando de entendimiento para desarrollar las obras.

Este puerto tendrá espacio en tierra y plataforma en el mar, con lo que esperan ganar en eficiencia, teniendo en cuenta las condiciones del área en donde estará ubicado.

En 2016 llegan a la zona barcos pequeños, que transportan principalmente banano, entre otras frutas; y para descargar deben hacerlo anclados y bajar los contenedores con grúas propias a barcazas.

Por otro lado los cinco consorcios oferentes de Puerto Antioquia son China Harbour Engineering; Mota-Engil OPWAY-Engenharia, S.A.; Acciona Infrastructures Inc. Camargo Correa Obras Coninsa Ramón H.; Odebrecht-Termotecnica; y Belfi, de los cuales ya seleccionaron dos finalistas, pero PIO S.A.S. no reveló cuáles. El puerto tiene estimado mover una carga anual de 1'200.000 toneladas. En la segunda fase la carga se duplicará. Se construirá sobre una plataforma de costa de 68.000 m<sup>2</sup>. Podrán arribar barcos Post-Panamax, de 347 metros. La profundidad en la zona es de 14 metros. Será un puerto multipropósito, con espacio para que operen al tiempo 200 tractomulas. Las instalaciones de contenedores estarán en la plataforma del mar, unida a tierra por un viaducto de 4,2 kms.

### **2.3 Beneficio y aporte al desarrollo regional del puerto de Urabá**

Las ventajas que traería consigo el puerto de Urabá para Antioquia han sido altamente nombradas en los últimos años, como lo dijo Carlos Botero Chica en la Revista Politécnica "La construcción del Puerto de Urabá aparece como un proyecto emblemático, que a juicio de los técnicos se convirtió en un común denominador de estos ejercicios, y se considera prioritario para fortalecer la zona. Adicionalmente, los mencionados ejercicios describen a Urabá como un lugar

geográfico que en el ámbito internacional está localizado estratégicamente y se constituye incluso, en un referente geopolítico para el continente americano.” (Botero, Los efectos dinámicos del puerto de Urabá, 2009). El lugar donde se encuentra ubicado el Golfo de Urabá, se convierte en un punto estratégico, pues reduce los tiempos de transporte con respecto a los puertos de la costa atlántica que están a mayor distancia de Antioquia como se menciona anteriormente, ya que gracias al estudio realizado por el BIRD (Proyecto Estratégico de Conectividad para el Noroccidente de Colombia), se observa que un puerto en el Urabá antioqueño reduciría los tiempos de transporte a las principales ciudades industriales del país, como lo son Medellín, Bogotá y el Eje Cafetero.

La región de Urabá hace parte del territorio del Darién, que comprende provincias al sur de Panamá y regiones del extremo noroccidental Colombiano; esta es una de las zonas de mayor biodiversidad del planeta. En materia económica, el Urabá antioqueño concentra en el sector primario el 49,6% de la población económicamente activa, en el secundario el 4,8% y en el terciario el 45,6%. En la zona norte del Urabá antioqueño la actividad económica está basada en la ganadería extensiva y minifundios básicamente dedicados al cultivo de plátano y cacao. La zona central tiene como principal actividad económica, la agricultura dedicada al cultivo de plátano y banano, ganadería extensiva y área de bosques, aunque tiene un gran potencial para la explotación de cultivos de arroz, malanga, yuca, palmito, frutales y ganadería intensiva. La zona sur contiene la mayor diversidad ecosistémica ya que posee la mayor cantidad de bosques de la

región, la actividad económica está basada en la pequeña agricultura, explotación maderera y un poco de ganadería. (Planea, 1999).

Urabá cuenta con tres ejes que conectan los flujos económicos con otros centros urbanos, donde el Valle de Aburrá hace parte de los tres ejes y a través de estos se integran actividades económicas tales como la ganadería, la agroindustria, la explotación maderera, la agricultura, el turismo, la industria general, los servicios, la generación hidroeléctrica y la minería. Lo anterior da un mayor peso a la importancia de acceder a una conexión óptima entre Urabá y los centros urbanos del país ya que esta podría ser un determinante en la reducción de costos y tiempos. (Planea, 1999)

**Figura 4 Mapa de Urabá Antioqueño**



Fuente: (Alcaldía de Turbo, 2008)



Los sectores más beneficiados son específicamente la Federación Colombiana de Cafeteros, y las compañías Uniban y Banacol ya que cabe resaltar que dichos sectores son de gran importancia para la economía regional, lo cual revalida el impacto económico positivo que se tendría en el departamento, no solo por el crecimiento de su Producto Interno Bruto pues el sector de agroindustria representa alrededor del 24% de este (Uniban, 2016), sino por el beneficio de la economía en general que significaría un aumento de los impuestos generados por las compañías los cuales perciben los ciudadanos, y uno de los ejes más importantes de una economía saludable, el empleo para personas no solo del Valle de Aburrá si no también para la zona del Urabá Antioqueño, mejorando en un alto grado su calidad de vida .

Antioquia va a tener también una de las terminales de carga refrigerada especializada más grande de Latino América. Y, en el ámbito mundial, va a ser un puerto de primer nivel, guardando las proporciones con otros como lo de China, donde hay puertos que mueven 30 millones de contenedores al año; Con respecto a los nuevos destinos de las exportaciones, nuestros empresarios ya han comenzado la búsqueda de nuevos socios comerciales y al parecer el mercado escogido es el asiático. Colombia ha venido realizando una serie de acercamientos con el fin de atraer esta gran plaza de comercio; algunos de los esfuerzos del gobierno encaminados a buscar otros socios comerciales, en especial en el continente oriental, se ven reflejados en las negociaciones preliminares de tratados

de libre comercio con países asiáticos como China, Corea del sur y Singapur, entre otros. (Cámara de Comercio de Medellín para Antioquia. Expodesarrollo. 2009)

Otros de los beneficiados son los demás puertos de Colombia por el simple hecho de que el puerto de Urabá ayudara a los 3 puertos más importantes por el litoral Atlántico los cuales son Santa Marta, Cartagena y Barranquilla, ya que la infraestructura de estos, su capacidad y su tamaño no están dando abasto en relación a la demanda de movimiento de carga del país. Estos puertos mencionados en este momento se encuentra saturados, y la entrada en funcionamiento del puerto de Urabá les dará un nuevo aire, pues, más del 50% de la carga que movilizan estos tres puertos pasará a ser movilizada por el nuevo puerto de Urabá.

El puerto de Urabá transportaría en teoría, para Antioquia, aproximadamente el 63% de sus exportaciones totales e igualmente el 63% de sus importaciones totales; Los grandes cargueros y portacontenedores que llegan a Turbo para llevarse el banano de exportación, llegan vacíos a la bahía, por lo que un puerto de grandes dimensiones y con capacidad suficiente, podría aprovechar dicha situación para importar en estos mismos, productos del exterior con destino a los puertos del Atlántico colombiano.

Es importante hacer claridad en cuanto a que el puerto no le quitaría potencial a los demás puertos internacionales del país, por el contrario lo que haría sería darle mayor campo de acción y mayor capacidad de movimiento como se

mencionó anteriormente, al movilizar parte de “su carga” y generar mayor capacidad para el desarrollo de sus actividades. La “transferencia” de la carga se verá fundamentalmente debido a la disminución en los costos logísticos ya que la distancia recorrida desde las ciudades que ejercen las actividades comerciales (exportaciones e importaciones) al nuevo puerto es menor como se menciona anteriormente.

Por otro lado, el potencial que el puerto le dará al país no solo se reflejará en una mejor distribución del movimiento de carga nacional a través de los puertos, sino que además es un soporte para los grandes retos que traen consigo los tratados de libre comercio que se firmaron a la fecha y los que se firmaran, además los que están en proceso de negociación. Dichos tratados, son otras oportunidades comerciales para la economía del país, y se verán reflejadas en un mayor número de operaciones comerciales internacionales (exportaciones e importaciones), debido a la facilidad que los tratados ofrecen, y a los bajos o nulos aranceles que estos tratados traen consigo.

Por otra parte, la construcción del puerto de Urabá traerá consigo un fortalecimiento aun mayor al litoral Caribe, potenciando aun más las exportaciones e importaciones por el océano Atlántico,

El desarrollo de la infraestructura vial de Urabá se ha basado en la conexión de este departamento con el centro del país, en la búsqueda de la integración económica de las regiones, incluso con el objeto de integrar el centro del país con

otras regiones del mundo mediante el establecimiento del puerto de Urabá. Actualmente la carretera Medellín - Turbo tiene 470 Km. de distancia que comparada con las vías que comunican a Medellín con los otros puertos del país, tiene una distancia mucho menor, aunque cabe resaltar los inconvenientes que presentan algunos tramos de la carretera. El trayecto Santa Fe de Antioquia y Chigorodó tiene problemas de inestabilidad geológica y por ende forma desniveles, grietas y derrumbes por lo que se hace necesaria la intervención física; cerca de Turbo, el último tramo de la carretera no cuenta con la capacidad suficiente para soportar la cantidad de vehículos que se desplaza diariamente sobre esta. (Zona logística, noviembre del 2006). El terminal marítimo de Turbo es utilizado en un 90% para la exportación de banano y plátano, el 10% restante presta servicio para la exportación de calzado, dulces, y cerámicas que durante el año 2006 representaron 1.296.898 toneladas exportadas por parte de las empresas antioqueñas.

En lo que respecta a las importaciones se utiliza este puerto para ingresar al país productos tales como resinas, algodón, papel, tintas y material siderúrgico, que en el 2006 movilizaron 154.606 toneladas. (Bases de datos. Quintero Hermanos S.A.). La mayor ventaja que ofrece este puerto es su posición geográfica, debido a que está ubicado en la zona del Atlántico más cercana a las ciudades del interior del país, traduciéndose esto en una reducción de costos, lo cual sería un factor determinante de la competitividad para enfrentar los tratados de libre comercio que se avecinan debido al avance que está tomando la economía

globalizada, aunque en estos momentos el terminal no cuenta con la infraestructura adecuada para soportar los grandes volúmenes de carga que dichos tratados comerciales generan o pueden generar.

### 3. Hallazgos

Antioquia por naturaleza es un departamento exportador e importador a pesar de todas las restricciones que tiene en materia geográfica, pero todo esto demuestra que para ejecutar la meta de tener el mejor puerto del país se necesita la cooperación solidaria de todos los entes que tienen participación directa e indirecta de este proyecto, basándose en la fijación de primacías y la monitoria periódica del progreso alcanzado. Antioquia ha logrado mantener y resaltar como el departamento del país con mayores exportaciones no tradicionales y como un departamento guía en la exploración en bienes con alto valor agregado.

Enfocar la capacidad emprendedora, el esfuerzo y el afán de superación que caracterizan a Antioquia hacia la conquista de los mercados internacionales, el puerto de Urabá podría ser el semejante para épocas anteriores de logros como el Ferrocarril de Antioquia, la Carretera al Mar, el Túnel de la Quiebra, las Empresas Públicas de Medellín y la Escuela de Minas. La orientación de la economía antioqueña hacia el mercado internacional podría convertirse en un programa de progreso para el departamento y para Medellín, una idea movilizadora que ofreciera a la comunidad una perspectiva de progreso, de modernización y de bienestar.

El puerto de Urabá abre caminos para insertar a los mercados internacionales no solo a partir del crecimiento de las exportaciones e importaciones con valor agregado, sino también del aumento en el número de empresas exportadoras las cuales son afectadas por factores esenciales en la economía como el entorno, los recursos naturales y el ambiente; la localización

geográfica, el ambiente político, legal e institucional; y el ambiente cultural y demográfico como también lo es las condiciones de infraestructura en el país, el ambiente tecnológico, el mercado interno y la equidad.

Antioquia seguirá siendo el eje y centro fundamental del crecimiento a nivel nacional ya que interviene en el 7,5% de toda la industria nacional y el 8,1% del empleo manufacturero. La factibilidad del puerto esta íntegramente avalada, ya que su posición estratégica brinda un atractivo para algunas de las ciudades más importantes del país, ya que tendrán una nueva posibilidad de salida al mar para exportar sus productos a un lugar más próximo que los demás puertos ya existentes. Esto impacta directamente en todo el tema de costos logísticos ya que tienen la posibilidad de disminuir los costos de transporte de mercancías entre el puerto y la ciudad.

Un factor determinante de este proyecto es que el puerto dará lugar a una reasignación de la carga que se mueve por los demás puertos, ya que aquella carga que se moviliza por los puertos de Barranquilla, Santa Marta y Cartagena, pasara a ser movilizada en gran parte por el nuevo puerto de Urabá , y así poder dar un cierto aire a los demás puertos que ya que en estos momentos tienen muchos problemas debido a la saturación por tanta sobredemanda que lo único que genera es limitar el crecimiento del sector externo colombiano. Se planea que preliminarmente en los próximos años y con algunas otras inversiones, el puerto puede generar entre 2,5 y 3 millones de toneladas adicionales de carga de

exportación por año, incluido el café. Todo esto nos manifiesta que estamos ante una gran ocasión para seguir impulsando el desarrollo de la región y generar una mejor calidad de vida para la población por medio de un aprovechamiento de óptimo de los recursos y oportunidades que tiene el Antioquia por sí mismo, gracias a su naturaleza y ubicación geográfica.

La construcción de una infraestructura portuaria con todos los requisitos administrativos y operativos traerá consigo un gran desarrollo industrial, comercial y social en la región; las ventajas competitivas de la región se verán desarrolladas por todas las mejoras locativas en el puerto transformándolo en un eje de desarrollo regional y nacional, debido que se hará una inversión en este sector y se contratara mano de obra de la misma localidad, beneficiando así a Urabá en dinamizar su economía, por otro lado la reducción de costos en los procedimientos de importación y exportación se verán afectados positivamente para los operadores internacionales; además de la reducción de distancias y la ubicación geográfica del puerto hacen que éste se pueda convertir en el puerto más llamativo para los exportadores e importadores del país ya que tanto los procedimientos legales y aduaneros, como los procedimientos logísticos de cargue y descargue se hacen más rápidamente que en otros puertos ubicados en la misma costa y mejor aún, los menores costos totales de estas operaciones se verán reflejados en la competitividad nacional e internacional siendo menor el costo del producto final.





# 4. Conclusiones y recomendaciones

## 4.1 Conclusiones

Se puede concluir por esta investigación que la no conectividad, puede afectar de manera directa el costo final de un producto, por lo que cada vez que se piense en hacer una estrategia para incrementar exportaciones o realizar importaciones, se debe tener en cuenta el factor logístico, ya que el actual crecimiento del comercio internacional ha obligado a que las empresas estén cerca de los puertos o que al menos puedan contar con una adecuada infraestructura vial, férrea y portuaria, todo este conjunto es con el fin de atender el gran flujo del comercio y mucho más con los TLC que se han firmado y los próximos a entrar en vigencia, ya que generaran mayor demanda y movimiento de carga. Antioquia a pesar de tener una buena tendencia a la exportación e importación de mercancías, tiene altos costos logísticos, de ahí que se vea como alternativa de solución para Antioquia y ciudades cercanas, la construcción del Puerto de Urabá.

Con el objetivo de que este puerto llegue a ser lo que todos esperamos debe haber más inversión por parte del estado en todo lo referente a la accesibilidad y seguridad en la zona, ya que este es el factor más importante para que se pueda tener una mejor percepción de cara a los empresarios y así estos no duden en realizar todas sus operaciones de comercio exterior por este puerto.

La situación actual de Antioquia y por ende de Colombia beneficia la intención del proyecto, ya que se está transcurriendo por una situación en que la economía puede ser clave para la historia; Este puerto es la solución para que

---

podamos hablar de un antes y un después ; Y todo se puede dar si se toman las decisiones correctas, si los dirigentes involucrados en dicho proyecto ejecuten esta obra con transparencia y buscando el bien común por encima del bien particular; Ya que si el objetivo es que este puerto llegue a ser lo que todos esperamos, debe haber más inversión por parte del estado en lo referente a la accesibilidad y seguridad en la zona, esto hará que mejore la percepción que tienen los empresarios de hacer operaciones por este puerto.

El Puerto por sí solo no es factible, debido a que no se cuenta en la realidad con las vías de acceso para movilizar la carga de forma eficiente entre las ciudades al interior del país. Por ende es de suma importancia para cualquier puerto contar con buenas vías de acceso que faciliten el ingreso y salida de mercancías de una manera más dinámica y eficiente, por esta razón el mega proyecto de las autopistas de la prosperidad le darán a este puerto lo que tanto necesita que es una buena conexión hacia el interior del país, ya que de otra manera, el puerto no sería un remedio, sino una dificultad debido a que terminaría siendo una obra aislada que no tendría el impacto presupuestado a nivel departamental y nacional.

## 4.2 Recomendaciones

Llamar la atención de las compañías del interior del país mediante la construcción de las autopistas de la prosperidad.

Asegurar que los buques más grandes puedan llegar al hasta el puerto, esto ahorraría el costo de utilizar remolcadores, además haría que la operación logística fuese más rápida.

Contratar mano de obra local especializada para generar más desarrollo en la región.

Establecer alianzas estratégicas con los demás puertos del país para optimizar sus tiempos de cada operación.

Especializarse en la manipulación un tipo de carga y tener la mejor infraestructura para el manejo de esta, y asegurar que su manejo sea el más adecuado y seguro.

## 5. Bibliografía

Asociación Nacional de Empresarios Colombianos . (2016). *ANDI*. Obtenido de [www.andi.com.co](http://www.andi.com.co)

Banacol. (2016). *Banacol*. Obtenido de [www.banacol.com](http://www.banacol.com)

BEMEL SAS. (2016). *Costos Turbo Vs. Cartagena*. Medellín.

BIRD. (2007). *Proyecto Estratégico de Conectividad para el Noroccidente de*. Banco de Iniciativas Regionales para el Desarrollo de Antioquia.

BIRD. (2009). *“Grandes Proyectos Estratégicos de Infraestructura para el*. Banco de Iniciativas Regionales para el Desarrollo de Antioquia.

Camara de Medellín. (2013). *Proyecto Federico Restrepo*. Obtenido de [www.camaramedellin.com.co](http://www.camaramedellin.com.co)

Camara de Medellín. (2014). *Desempeño de la economía de antioquia en el primer semestre 2014*. Obtenido de [www.camaramedellin.com.co](http://www.camaramedellin.com.co)

Chica, C. B. (12 de Septiembre de 2014). *Los Efectos Dinámicos Del Puerto De Urabá*. Obtenido de *paraisos de colombia*: <http://www.paraisosdecolombia.com/>

- 
- Dinero. (2015). Antioquia no solo es la región más educada de Colombia. *Dinero*.
- INVIAS. (10 de Mayo de 2013). *Mintransporte reitera compromisos viales y portuarios con el Urabá Antioqueño*. Obtenido de INVIAS: <http://invias.gov.co/>
- Iturrioz, G. M. (2016). *eumed.net*. Obtenido de <http://www.eumed.net/>
- PIO SAS. (2016). *Puerto Antioquia Uraba*. Obtenido de [www.puertoantioquia.com.co/](http://www.puertoantioquia.com.co/)
- Portafolio. (23 de Agosto de 2012). \$15,6 billones para la megaobra de ingeniería de carreteras. *Portafolio*.
- UNIBAN. (2016). *Uniban*. Obtenido de [www.uniban.com/](http://www.uniban.com/)
- Universidad de Antioquia, UPB. (18 de Junio de 2015). Autopistas de la prosperidad redefinirán a Antioquia. *El Tiempo*.
- Villegas, M. A. (Febrero de 2012). *Puerto de Uraba*. Obtenido de SAI.org.co:  
<http://www.sai.org.co>
- ZAPATA, G. O. (30 de Mayo de 2016). Urabá espera ansiosa sus dos nuevos puertos. *El Colombiano*.
- Zona Logística - Revista Especializada. (2007). Infraestructura Portuaria de Urabá: Alternativa para Antioquia y el Eje Cafetero. *Zona Logística*.
- Zuluaga Velez, A. G. (Abril de 2008). *Eafit*. Obtenido de [www.repository.eafit.edu.co](http://www.repository.eafit.edu.co)