



Impacto logístico de Puerto Antioquia en el departamento

Juan Esteban Marulanda

Yohan Bedoya Cano

John Mauricio Zuluaga

Institución Universitaria Esumer
Facultad de Estudios Internacionales
Programa Tecnología en Gestión Logística
Medellín, Colombia
2017

Impacto logístico de Puerto Antioquia en el departamento

Juan Esteban Marulanda
Yohan Bedoya Cano
John Mauricio Zuluaga

Trabajo de investigación presentado para optar al título de:
Tecnólogo en gestión logística

Tutor:
Juan David Arias López, Coordinador de trabajo de grado.

Institución Universitaria Esumer
Facultad de Estudios Internacionales
Programa tecnología en Gestión Logística
Medellín, Colombia
2017

Agradecimientos.

Aprovecho este espacio para expresar nuestro más profundo agradecimiento a todas las personas que estuvieron dispuestas a brindarnos su conocimiento para la realización de este proyecto de grado y a lo aprendido a lo largo de la carrera.

Agradecimientos especiales para nuestro tutor Juan David Arias López por la dedicación, orientación y supervisión en este trabajo.

También un especial agradecimiento a todos los profesores que con su paciencia y empeño nos brindaron una excelente asesoría y enseñanza desde lo académico hasta lo personal. También a nuestros compañeros de la carrera la cual con esmero logramos juntos cumplir el sueño de ser profesional, aprendiendo de cada uno de ellos lo mejor para mejorar día a día como persona y profesional.

Lo más importante agradecer infinitamente a Dios.

Resumen.

En la presente investigación exponemos la situación actual del mega proyecto puerto de Antioquia en la región de Urabá; está claro que el mundo actual es totalmente globalizado y la competencia entre países en vía en desarrollo son muchos y entre estos lo es Colombia, el cual se encuentra en el trance de su economía y por ende debe ejecutar las acciones necesarias para sacar mejor provecho de la situación.

Antioquia es uno de los departamentos más importante del país y entiende que el comercio internacional es uno de los componentes más significativos de la economía el cual debe reforzar para mayor competitividad del departamento. Basándose en sus antecedentes emerge la necesidad de la construcción de un puerto el cual pueda atender la demanda proyectada y las misiones incorporadas a la logística, con una ubicación totalmente estratégica que genere eficiencia en toda su operación el cual conlleva a ubicar no solo Antioquia sino a Colombia como un punto o lugar estratégico para el comercio exterior en torno a el mundo. la información plasmada a lo largo de este documento y la identificación de causas y efectos fueron producto de revisiones de libro, tesis, base de datos, sitios web oficiales que permiten obtener información confiable. Puerto Antioquia ya es una realidad y por tal motivo se facilitó la consulta de fuentes en las cuales se obtuvieron datos e información tanto cualitativa como cuantitativa.

Palabras clave:

Viabilidad, Desarrollo, Competitividad, Innovación, productividad, Infraestructura, Puerto.

Abstract.

In this research, the current situation of the mega project Puerto de Antioquia in the region of Urabá is presented; It is clear that the real world is totally globalized and competition among developing countries in many countries and among them is Colombia, which is in the trance of its economy and by effort must take the necessary actions to take better advantage of the situation.

Antioquia is one of the most important departments of the country and understands that international trade is one of the most significant components of the economy, which must reinforce the competitiveness of the department. Based on its background emerges the need for the construction of a port that can meet the projected demand and the missions incorporated into logistics, with a totally strategic location that generates efficiency throughout its operation which entails locating not only Antioquia but A Colombia as a strategic point for foreign trade around the world.

The information gathered throughout this document and the identification of causes and effects were the product of book reviews, theses, databases, websites that can obtain reliable information. Puerto Antioquia is already a reality and why it was facilitated the consultation of sources in which data and information were obtained both qualitative and quantitative.

Keywords:

Viability, Development, Competitiveness, Innovation, productiveness, Infrastructure, Port.

Contenido

Resumen	V
INTRODUCCIÓN	1
1.FORMULACIÓN DEL PROYECTO.	4
1.1 Antecedentes.	4
1.2 Estado de Arte.....	7
1.3 Planteamiento del problema.	8
1.4 Problema.....	12
1.5 Justificación.....	12
1.6 Objetivos.	13
1.7 Marco metodológico.	14
1.7.1 Método.....	14
1.7.1.1 Hipótesis.	15
1.7.2 Tipo de investigación.	15
1.7.2.1 Diseño de la investigación.....	16
1.7.2.2 Diseño de tiempo de la investigación.	16
1.7.3 Metodología.	16
1.7.4 Tipos de fuentes de información.....	16
1.7.5 Factibilidad del proyecto.....	17
1.8 Alcances.....	19
1.8.1 Delimitación de tiempo.....	19
1.8.2 Delimitación de espacio.....	19
1.9 Cronograma.....	19
2. EJECUCION DEL PROYECTO	20
2.1 Marco Teórico.....	20
3.Hallazgos	48

4.Conclusiones y recomendaciones	55
4.1 Conclusiones.....	55
4.2 Recomendaciones.....	56
5. Referencias Bibliográficas.....	58

Lista de Tablas

Pág.

Tabla 1 Distancia entre principales puertos de Colombia.....	10
Tabla 2 Comparativo de distancia entre puerto Cartagena y puerto Urabá.....	11
Tabla 3 gastos del trabajo realizado.....	18
Tabla 4 Cronograma de actividades.....	19
Tabla 5 Población total de Urabá por municipios y sexo.....	23
Tabla 6 actual puerto Urabá con el proyectado puerto Antioquia.....	44
Tabla 7 Comparativo de costos para transporte terrestre.....	46

Lista de ilustraciones

	Pág.
Ilustración 1 Principales puertos de Colombia.....	9
Ilustración 2 la región de Urabá.....	21
Ilustración 3 Puertos de Colombia.....	29
Ilustración 4 partes y estructuras de un buque.....	31
Ilustración 5 actual actividad portuaria sobre el rio león.....	31
Ilustración 6 Contenedores Maersk impulsa la exportación.....	34
Ilustración 7 vías de la prosperidad.....	37
Ilustración 8 Superficie futura de puerto Antioquia.....	39
Ilustración 9 Plataforma de carga sobre el mar.....	40
Ilustración 10 Plataforma multipropósito.....	42
Ilustración 11 Puente conector entre plataforma y puerto en tierra.....	42
Ilustración 12 Plataforma de carga sobre el mar.....	43
Ilustración 13 Buques que recalán en puerto Antioquia.....	45

Lista de Graficas

	Pág.
Grafica 1 Población de Urabá.....	22
Grafica 2 Empresas por tamaño.....	24
Grafica 3 Empresas matriculadas y renovadas.....	24
Grafica 4 Distribución poblacional según estrato socio económico.....	25
Grafica 5 Cobertura según régimen.....	25
Grafica 6 Nivel de escolaridad en Urabá.....	26

INTRODUCCIÓN.

La presente investigación se refiere sobre puerto Antioquia que ha tomado un impulso para aprovechar al máximo su potencial en el puerto de Urabá para tener una mejor economía en la región y garantizar que las distancias sean más cortas, que sus vías se conectan para una mejor y rápida entrega en procesos logísticos.

La característica de este proyecto, busca Analizar el impacto logístico que generaría la construcción de puerto Antioquia para la región, debido a que el movimiento de mercancías cada vez es en mayor cantidad y no es extraño que los medios de transporte están evolucionando para que se mueva más mercancía a un bajo costo, con muy buen desarrollo económico y de seguir generando economías que permitan optimizar más los recursos para los que agregan valor a la cadena logística y mejores resultados para el exportador y transportador.

Es muy interesante tener un puerto adecuado para albergar los buques transportadores de carga por esto se analizará que impactó hace la construcción del puerto Antioquia teniendo en cuenta las variables actuales de accesibilidad y funcionalidad, no es fácil la construcción de este puerto dado que las condiciones geográficas de Antioquia no son las mejores frente a la movilidad, por eso las vías 4g las están interviniendo mientras más avanzan hacia su destino que es llegar al puerto de Urabá, teniendo en cuenta la dificultad de acceso al puerto de Urabá debido a que el calado no es muy profundo en los océanos y por lo tanto no facilita la llegada de los grandes buques, por esto es uno de los puntos claves de por qué no se ve el avance frente al puerto de Antioquia.

Es impórtateme saber cómo este puerto se está desarrollando en el ámbito profesional puesto que es una grande inversión que se hace para Colombia y las grandes industrias entran en el interior del país, esto hace que sus costos en transporte sean más elevados hacia la salida de los puertos actuales y su desplazamiento en tiempo sea más extenso.

Esto hace encarecer todo el proceso logístico debido a la distancia que hay entre las industrias y los puertos, por lo tanto, puerto Antioquia está para competir en tiempos

y precios en transporte de mercancías y cada vez se están uniendo más empresas del sector de transporte e industrias que quieren que este proyecto sea de muy buen resultado para los comerciantes y poder sacar su mercancía en menor costos y mejores tiempos.

El puerto de Urabá es una apuesta al funcionamiento y mejoramiento logístico en transporte y geografía, por eso se está revisando el impacto que tendría puerto Antioquia para que represente su competitividad en un país que debe estar a la par con las demás para que se mantenga en el mundo de los negocios, que cada vez se internacionalizan más, con una intención de buscar mejores opciones de mercado para dar solución a los inconvenientes de transporte que se han tenido y por lo tanto se dan mejores alternativas así como la expansión del puerto de Urabá, mediante la conexión de vías hacia el interior de Colombia como lo son las vías de la prosperidad, así se harán los trayectos más cortos y con mejores precios y más económicos facilitando el transporte de carga hacia puerto Antioquia.

En este trabajo de grado Compara el crecimiento de las operaciones portuarias de puerto Antioquia frente al actual puerto Urabá, también se podrán Identificar obstáculos logísticos existentes en Colombia que permitan generar recomendaciones para que puerto Antioquia sea el más competitivo frente otras sociedades portuarias del país y se identificaran las incidencias sociales y económicas que tendrá puerto Antioquia frente al desarrollo del departamento.

Para complementar con el impulso que se tiene para puerto Antioquia está también zona franca en la región de Urabá ya que tendrá incentivos para empresas que acudan a esta zona para mejorar el desarrollo, todo esto se está planteando y estudiando para una mejora en el puerto por lo cual se estará desarrollando con mayor agilidad frente a los inconvenientes que se han tenido en el desarrollo de puerto Antioquia.

En esta investigación se pretende conocer cómo se encuentra Antioquia en relación a los demás puertos y dicha construcción, aporta a la competitividad de la región de Urabá, este trabajo está dividido en cuatro partes el primero es el planteamiento del

problema donde se resaltan aspectos como los antecedentes, estado del arte, metodología y justificaciones.

La segunda parte será la ejecución del proyecto en el cual se muestra marco teórico en el cual encontraran conceptos que se relacionan al trabajo.

La tercera parte podemos observar los hallazgos, en el cual es un punto muy favorable para Antioquia y la región será construida para 7 millones de toneles y capacidad de 1.200.000 Teus.

Y por último en cuarta parte están conclusiones y recomendaciones sobre el trabajo de grado, donde se encontró que Puerto Antioquia es la salida más cercana de Antioquia hacia al mar y es la mejor por su ubicación geoestratégica puesto que limita con el canal de panamá y conecta los dos océanos, esto le da un privilegio a la zona de Urabá.

1.FORMULACIÓN DEL PROYECTO.

1.1 Antecedentes.

En el primer trabajo llamado “puerto de Urabá, una apuesta de funcionamiento y mejoramiento logístico” (Arbeláez, Builes, Montoya. 2014) se delinean de forma clara las necesidades para un futuro funcionamiento y mejoramiento logístico del actual puerto de Urabá.

Iniciando con un diagnóstico del estado actual del puerto, en cuanto a sus condiciones de manejo de carga, la disponibilidad actual de rutas de comunicación terrestres, siguiendo con el estado de los túneles y puentes entre otros aspectos a tener en cuenta y finalmente entendiendo los diferentes aspectos que hacen de este puerto, una alternativa única en Colombia en cuanto a sus potenciales estratégicos, geopolíticos y logísticos.

Por medio de esta investigación, se encontraron resultados que permiten entender el panorama de proyecto del Puerto de Urabá como una alternativa perfectamente factible como acceso al océano atlántico y hacia el océano pacífico, además realizan un análisis del estado del proyecto, planteando la necesidad de consolidar algunos ejes participantes como lo son la voluntad política y la unión de diferentes esfuerzos para preparar la zona, la economía, la logística y los recursos humanos, de tal manera que este desarrollo sea una real solución y contribuya a dinamizar la economía no solo de los departamentos aledaños, sino de toda Colombia y de la región circundante.

En este segundo trabajo llamado “Un modelo de gestión territorial: el caso de Urabá” (Escobar, Gallego, Zapata. 2015) se plantea el tema de Puerto Antioquia desde una perspectiva de desarrollo de subregión, pensando en el impacto para Antioquia pero sobretodo en Urabá, esto apoyado del concepto inicial del proceso

de descentralización en Colombia, donde exponen los avances que trajo para la consolidación de una verdadera democracia, que sin embargo dejó por fuera asuntos importantes para el desarrollo de los territorios; tal es el caso de los departamentos, que a diferencia de los municipios, quedaron con un papel secundario y con carencias grandes en la planeación de funciones políticas, administrativas y fiscales.

En este trabajo se inicia exponiendo la falta de articulación intergubernamental e interinstitucional, a lo que se le da la responsabilidad del surgimiento de prácticas de corrupción y clientelismo, una vez entendido esto, se habla de la estrategia de la gobernación de Antioquia, que a través del Plan de Desarrollo Antioquia la más educada 2012 -2015, inicia la implementación del Proyecto Integral Regional para el Desarrollo de Urabá, como un modelo de gestión territorial.

Es importante como este modelo logra “reivindicar el papel de las gobernaciones como entes integradores, con un papel fundamental en la coordinación y ejecución de acciones en pro del desarrollo territorial”.

Puerto Antioquia entonces, aparece en este trabajo como una excelente opción para reducir la brecha en niveles de desarrollo entre el centro y la periferia del país.

Este trabajo de investigación se basa principalmente en el impacto para Urabá, Puerto Antioquia, toma protagonismo como un proyecto tan importante que se verá reflejado en el mejoramiento de la consolidación institucional y estatal, se espera que los niveles de calidad de vida incrementan, especialmente en las zonas rurales y alta vulneración al conflicto con una tradición de violencia y presencia de grupos armados que han controlado las tierras y las dinámicas económicas y sociales.

En este último trabajo llamado “El impacto del puerto de Urabá en el desarrollo del país” (Echeverri, Patiño.2012) se expone el momento crucial por el que está pasando Colombia como país perteneciente al grupo de países emergentes conocidos como CIVETS (Colombia, Indonesia, Vietnam, Egipto, Turquía y Sudáfrica), importantes por su economía en crecimiento y exploración, países en proceso de finalización de guerras civiles de años que no han permitido la explotación total de estos territorios, pero que hoy en día se encuentran en una

reconfiguración social, política y económica que los hace protagonistas; es por esto que en este momento es fundamental tomar las acciones y correctivos necesarios para potenciar al máximo los recursos y de esta manera sacar el real provecho a este momento histórico.

La infraestructura es uno de los ejes primordiales a resolver y es necesario anticiparse a los requerimientos del comercio exterior para ser realmente competitivos. Es por esto que la construcción de Puerto Antioquia se ha convertido en una prioridad.

El Puerto, que pasó de ser una idea de hace 80 años, es hoy una realidad, por lo tanto, es pertinente estudiar las implicaciones del proyecto a nivel macro, determinando cuál será su impacto en el desarrollo de Colombia.

En este proyecto se estudia la viabilidad del puerto, el cual se cataloga como completamente viable, además que según su investigación queda claro que sería sustentable tan solo con el movimiento de carga de Antioquia y Bogotá.

Se plasma además la necesidad del puerto ante retos como la globalización y los TLC con Estados Unidos y la Unión Europea, para lo que es urgente ampliar la infraestructura portuaria del país, para desatascar otro tema fundamental que se explica es el impacto en la reducción de costos, gracias a la ubicación del puerto con respecto a algunas de las principales ciudades del país, dará lugar a una reducción de costos logísticos y de transporte entre el 15% y 40% menos.

Y por último se hace énfasis en la generación de una dinámica económica, Puerto Antioquia activará una economía cíclica, que no solo será importante para la subregión de Urabá, si no para Antioquia completa y por ende el país, pues el Puerto aumentará la competitividad internacional de Colombia, debido a su ubicación estratégica, que se encuentra un 40% más cerca de los principales centros de producción y consumo del país (Medellín, Bogotá, Eje Cafetero, Tunja y Valle del Cauca), que corresponden al 70% del PIB del país.

1.2 Estado del Arte.

Este trabajo de investigación llamado “El puerto de Urabá como polo de desarrollo para Antioquia y regiones cercanas a esta” (Taborda, 2014) de la Universidad Pontificia Bolivariana se escribió con el fin de dar a conocer los beneficios que el proyecto puerto Antioquia tendría tanto para la región como para las demás subregiones y ciudades.

El actual puerto de Urabá se encuentra en una localización de la parte sur oriental del golfo de Urabá dentro de la bahía de Colombia con una localización en un sector conocido como puntas de las vacas, en este lugar, está ubicado la capitania del puerto, esta es encargada de las actividades que se manejan en la zona marítima.

En los años 60 se genera un estudio, el cual da a conocer que la zona está destinada a atender de una manera muy sencilla y directa las necesidades de las industrias, para la exportación del banano que es el producto más importante de esta región, y por ende con algunos movimientos de importación.

Algunos benéficos que se lograrían con este gran proyecto, es acortar distancias en el transporte como los productos que salen desde Medellín hasta la ciudad de Cartagena ya que hay una distancia aproximada de 643 km, mientras que la diferencia de Medellín a Urabá sería de 380 km, es decir que este generaría un ahorro del 42% de tiempo de transporte.

Este proyecto también tendría algunos cambios económicos para el puerto de Cartagena, ya que la mayor parte de la carga que sale y entra de Medellín pasa por este puerto reduciendo toneladas de contenedores que dejarían de transitar por este, debido a que el 70% del producto que llega a las instalaciones es del departamento de Antioquia, y con un 40% para la ciudad de Medellín, esto tomando en consideración que en los próximos años esto se direccionará a la zona de Urabá, tendrá un impacto muy grande para los puertos aledaños y grandes beneficios para

las empresas que serán beneficiadas con este proyecto, dando a conocer que del 100% de un valor de un producto, el transporte se lleva un 35% del valor real.

Se debe tener en cuenta que existe en parte una relación entre la productividad y el movimiento de carga, esto quiere decir, que mientras las exportaciones y las importaciones crezcan los puertos deben generar estrategias de cambio frente a estos acontecimientos que se generan en el mercado, hoy en día Urabá cuenta con un puerto de improvisación, está permitiendo dar salida a los productos por medio de embarcaderos con el fin de hacer un trasbordo en el mar debido que los grandes buques no pueden llegar al embarcadero por su poco calado que genera el mismo.

El puerto de Urabá es un puerto que es privado en la actualidad por lo que se encuentra en servicio de las empresas productoras de banano, como la Uniban y Banacol. El puerto hoy en día mueve cerca de 2.2 millones de toneladas al año las cuales son generadas entre las exportaciones para aquellas empresas que no son bananeras, en el año aproximadamente pueden estar llegando al puerto de Urabá 600 barcos a cargar y a descargar productos de exportación.

Una de las debilidades del puerto que se genera en la actualidad después de haber hecho los estudios requeridos, es que se genera un calado natural de 10mts que no es adecuado, debido que lo requerido son 13mts por los buques de Postpanamax que cargan 20 o más contenedores, y por su volumen reducen el costo de porteo entre 10% y el 16% por contenedor.

1.3 Planteamiento del problema.

Los puertos son los principales nodos de red física del transporte marítimo que van orientados especialmente al flujo de mercancías entre el cargue y descargue de contenedores u otro tipo de carga. Colombia cuenta con 10 puertos marítimos los cuales se encuentran 8 en la costa caribe que son (la Guajira, Santa marta, Ciénaga, Barranquilla, Cartagena, Golfo de Morrosquillo, Urabá y San Andrés. Los puertos del pacífico son (Buenaventura y Tumaco).

Ilustración 1 Principales Puertos de Colombia

Fuente: Toda Colombia 2012.

Las empresas Antioqueñas con el fin de cumplir en sus pactos comerciales se ven en la necesidad de recurrir a los puertos de Buenaventura, Barranquilla, Santa Marta y Cartagena siendo estos los más usados para sus exportaciones del sector Automotriz, sector de la construcción, el sector de porcelanas y cerámicas. En el tema de las importaciones, Antioquia también utiliza altamente estos puertos ya que su consumo de maíz, trigo, frijol y harina son muy relevantes y ni hablar del metal el cual importan 413.000 toneladas al año. Teniendo en cuenta la importancia de las exportaciones e importaciones que genera el departamento de Antioquia se puede argumentar que la construcción de puerto Antioquia volvería más competitiva la región a nivel de fletes y de tiempos en comparación a los otros puertos de Colombia.

Tabla 1 Distancia entre principales puertos de Colombia.

	Puerto Cartagena		Puerto Buenaventura		Puerto Barranquilla		Puerto Santa Marta	
	Distancia (Km)	Tiempo (Horas)	Distancia (Km)	Tiempo (Horas)	Distancia (Km)	Tiempo (Horas)	Distancia (Km)	Tiempo (Horas)
Bogotá	978	34	526	20	984	28	940	30
Cali	1062	40	164	6	1106	38	1200	44
Medellín	628	25	479	22	672	23	831	30
Barranquilla	112	2	1164	44	-	-	84	2
Bucaramanga	637	19	847	30	569	18	525	16
Manizales	824	30	307	12	868	31	951	30

Fuente: INVIAS 2014.

Actualmente Antioquia solo cuenta con puerto Urabá por el cual realiza exportaciones importantes al fin de crecer en su competitividad logística bajo las exigencias que tiene la globalización del mercado en el país. Sin embargo, puerto Urabá no está en óptimas condiciones, situación que retrasa al departamento de Antioquia para estar a tope en desarrollo económico y de comercio internacional la cual es parte fundamental del fortalecimiento competitivo.

La región de Urabá es la más extensa del departamento de Antioquia con aproximadamente 11660 km cuadrados llenos de gran riqueza natural, esta región es considerada la zona más potencial a nivel logístico en el departamento Antioquia que por hoy suma 650.000 habitantes según el DANE (Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas). En la actualidad Puerto Antioquia, situado en el Urabá antioqueño es por ahora una terminal marítima sin muelle, por el cual se exportan altas cantidades de banano, plátano, dulces, calzados y se importan materias primas como resinas, algodón, papel, tintas, entre otros.

Para el logro de esta operación portuaria se ha tenido que vivir situaciones difíciles dada la carencia de infraestructura adecuada para importar o exportar otro tipo de producto, aunque en Antioquia se han hechos esfuerzos para mejorar las carreteras estas son insuficientes para motivar a los empresarios del departamento y de la región que realicen sus exportaciones por el actual puerto, situación por la cual se ven obligados a recurrir a los diferentes puertos de Colombia como Buenaventura y Santa Marta ambos a distancias muy considerables lo cual conlleva a altos costos de flete y altos precios en comparación a sus competidores.

Tabla 2 Comparativo de distancia entre puerto Cartagena y puerto Urabá.

CENTROS DE PRODUCCIÓN Y CONSUMO	DISTANCIAS		DIFERENCIA DE DISTANCIA	
	CARTAGENA (km)	TURBO (km)	Km	PORCENTUAL (%)
Bogotá	1136	738	398	35
Medellín	643	380	263	41
Cali	1099	801	298	27
Bucaramanga	Equidistante		-	
Manizales	908	645	263	29
Pereira	961	698	263	27
Armenia	909	747	162	12
Cúcuta	Equidistante		-	

Fuente: Sociedad Portuaria Cartagena.

Sin embargo, con la buena administración Gubernamental se continuó y se luchó para lograr la marcha del Mega proyecto llamado puerto Antioquia en el golfo de Urabá, este lugar es estratégico para el ingreso y salida de la mercancía al centro del país y a las principales capitales industriales de Colombia el cual nos dará no solo un impacto social y económico positivo sino competitivamente Logístico.

Preguntas que problematizan el Objeto de Estudio

Las siguientes preguntas establecerán una secuencia de problemáticas que se irán resolviendo en esta investigación, y que enmarcan los objetivos de la monografía:

- ¿Por qué razones o causas se ha dejado tanto tiempo el proyecto puerto Antioquia en solo una iniciativa?
- ¿Qué impacto económico tendría el funcionamiento de las vías de la prosperidad con puerto Antioquia?
- ¿Cuál sería el beneficio logístico para el departamento de Antioquia con la puesta en marcha de puerto Antioquia?

1.4 Problema.

¿Cuáles han sido los factores que ha incidido para que el puerto de Urabá no se encuentra desarrollado en su totalidad, sabiendo que desde hace años está planteado su desarrollo para Antioquia?

1.5 Justificación.

La presente investigación nos brinda información necesaria la cual nos lleva a identificar el impacto logístico que genera la creación de puerto de Antioquia, no solo de la región de Urabá sino también de todo el departamento de Antioquia, por eso la investigación se basa en identificar los beneficios para los sectores sociales y económico y también determinar las variables del proyecto (Puerto Antioquia) respecto al actual (Puerto Urabá), estableciendo con cifras, valores, reducción de tiempos y costos en las operaciones, la justificación e importancia de este nuevo proyecto en post del crecimiento de nuestro departamento de Antioquia a nivel Logístico.

1.5.1 Justificación Teórica.

A través de la investigación, se pretende analizar los conceptos que se tienen actualmente sobre plan logístico en puerto Antioquia y de cómo pueden aportar para el crecimiento del departamento a nivel logístico.

1.5.2 Justificación Social.

El departamento de Antioquia se encuentra en un momento de alta importancia en los temas económicos y las obras que se adelantan deben ser en pro de la

productividad logística de Antioquia, el proyecto generará 1.500 empleos en fase de construcción y 800 en fase de operación, se espera que todo este empleo sea ocupado por personas de la región, la cual ya están siendo capacitadas por la Universidad de Antioquia. Con esto se da paso a que la economía del departamento y del país crezca lo suficiente en un corto plazo para luego proyectarnos un lugar importante en el mundo.

1.5.3 Justificación empresarial.

El proyecto se hace con el fin de analizar cuáles son las razones por las que puerto Antioquia no ha tenido la fuerza o el avance que se esperaba, teniendo en cuenta que es una gran oportunidad para todos los empresarios e industrias de ser más competitivos y eficientes en el sistema logístico de Antioquia y el país.

1.5.4 Justificación Personal.

La realización de este proyecto se hace con el fin de profundizar y contribuir de forma significativa al impacto logístico que generará la construcción puerto Antioquia, el cual contribuirá con el desarrollo económico y social del departamento de Antioquia, por lo tanto nuestra búsqueda constante nos llevó al conocimiento de nuevos temas y asumir el reto individual con el fin de cumplir el desarrollo de los objetivos planteados y de llevar a cabo todas las exigencias establecidas por la universidad.

1.6Objetivos.

1.6.1 Objetivo general.

Analizar el impacto logístico que generaría la construcción de puerto Antioquia en pro del desarrollo de Antioquia.

1.6.2 Objetivos específicos.

- Comparar el proyectado crecimiento de las operaciones portuarias de puerto Antioquia frente al actual puerto Urabá.

- Identificar 5 obstáculos logísticos existentes en Colombia que permitan generar recomendaciones para que puerto Antioquia sea el más competitivo frente otras sociedades portuarias del país.
- Identificar 5 incidencias sociales y económicas que tendrá puerto Antioquia frente al desarrollo de la región y el departamento.

1.7 Marco metodológico.

En el desarrollo de este trabajo buscamos entender el panorama y el contexto real de porqué puerto Antioquia aun siendo un proyecto que se necesitaba hace mucho tiempo, no tuvo su ejecución mucho antes, además buscamos entender el real impacto del puerto en la zona de Urabá, de Antioquia y en total como su operación se verá reflejada en ámbitos económicos, sociales y de desarrollo de Colombia en general.

1.7.1 Método.

El método que se utilizara para el desarrollo del objeto de estudio, es la verificación bibliográfica de fuentes de información confiables y el análisis para lograr determinar el impacto que genera puerto Antioquia en el departamento de Antioquia. Posteriormente de adquirir toda esta información se procede a desarrollar y plasmar la información en el documento, donde se argumenta el por qué es importante y fundamental la realización del megaproyecto de puerto Antioquia el cual permitirá mejorar la competitividad del departamento y aumentar la eficiencia logística del país.

Las fuentes de información secundarias consultadas tienen la siguiente estructura:

Para hablar de la población de Urabá:

- Estado actual sobre la población de Urabá.
- Su división y clases sociales
- Tamaño de escolaridad en la población.

- Conflicto armado en Urabá.
- Gráficas que demuestran lo anteriormente expresado.

Para hablar de los Puertos, buques e incidencias económicas en la actual logística de Urabá:

- Que significa y su importancia.
- Su Funcionamiento actual en puerto Urabá.
- Variables económicas que inciden en la competitividad del departamento.
- Como se proyecta Urabá y el departamento de Antioquia con el nuevo puerto.

Se hablará de la relación de las vías 4G en el proyecto de puerto Antioquia:

- Su importancia en la competitividad del departamento y el país en el rubro logístico.
- Identificar factores que demuestren compromiso con la creación de puerto Antioquia.

Finalmente se hablará del futuro puerto Antioquia:

- Que significa y cuál es su importancia para Antioquia.
- Comparativo operacional del actual puerto Urabá con el proyectado puerto Antioquia.
- Comparativo desde un actual estado social de la región hasta desarrollo social que genera la realización de puerto Antioquia.

1.7.1.1 Hipótesis.

Establecido el problema de investigación, la ausencia de inversión del estado, el mal manejo de los dineros públicos y los conflictos al margen de la ley en la región son las razones por la cual el mega proyecto no ha sido construido y por ende la poca participación del puerto antioqueño.

1.7.2 Tipo de investigación.

La presente investigación es de tipo explicativa, en su desarrollo se procura presentar los sucesos o hechos por los cuales el problema de la creación de puerto Antioquia es evidente, el cual golpea la competitividad del departamento de Antioquia y del país. A su vez es de tipo descriptiva porque tiene como objeto de estudio, investigar, indagar y extractar los datos e información que sean recogidos a lo largo de la investigación.

1.7.2.1 Diseño de la investigación.

La presente investigación tiene un diseño documental en el cual se realizarán revisiones bibliográficas de los datos, libros, internet, tesis y otras fuentes de información que nos permita vincularnos más con la solución del problema planteado.

1.7.2.2 Diseño de tiempo de la investigación.

Con alusión al diseño de tiempo, se plantea que tiene un diseño contemporáneo, en el cual evaluaremos las situaciones que están sucediendo ahora, también los avances que se tienen respecto al Mega proyecto de logístico de puerto Antioquia con el fin de poder vislumbrar las mejoras y observar los cambios que tendrá el departamento a nivel nacional.

1.7.3 Metodología.

La información se recopiló por el medio de consultas relacionadas con el tema, vistos en internet, revistas digitales, y bibliotecas.se tomará la información más adecuada y relacionada con el tema de investigación se reúne toda para procesar y analizar, con la referencia bibliográfica y de internet, se trata de consultar en internet

y bibliotecas los temas relacionados sobre el puerto de Urabá y proyectos que van en vía de mejora hacia el puerto Antioquia.

1.7.4 Tipos de fuentes de Información.

1.7.4.1 Primario: no se obtuvo información de este tipo dado que no hicieron encuestas ni visitas al puerto de Urabá.

1.7.4.2 Secundaria:

Recolección de información secundaria: en esta investigación se reúne información de internet, documentos, Bibliotecas y trabajos de grados ya publicados y videos que ayudan a entender la problemática de porque aún no se ha construido puerto Antioquia.

Información: consultar desde las páginas oficiales del puerto de Urabá, con el fin de realizar un proceso de investigación más profundo, se utilizarán medios que están a nuestro alcance como el internet, las bibliotecas y revistas de investigación que tengan como tema el desarrollo para puerto Antioquia.

Investigación: Búsqueda de información referente a la infraestructura portuaria, a la región de Antioquia específicamente de la región de Urabá, contexto social, necesidades económicas, laborales, sociales y de capacitación, alcance del proyecto y proyección de la operación de Puerto Urabá.

1.7.5 Factibilidad del proyecto.

Instrumentos: los recursos que fueron utilizados para este proyecto son:

- Libros
- Lapiceros

- Computadores
- USB
- Internet
- Transporte

Tabla 3 Gastos del trabajo realizado.

ARTÍCULO	CANTIDAD /TIEMPO	COSTO	TOTAL
LIBROS	3	0	3
LAPICEROS	2	1500\$	3000\$
COMPUTADORES	5 MESES	0	0
USB	1	20000\$	20000\$
TRANSPORTE	MOTO C/8 DÍAS	0	0
HOJAS TAMAÑO CARTA	200	50\$	10000\$
INTERNET	5 HORAS C/4 DÍAS	0	0

Fuente. Creación Propia.

1.8 Alcances.

1.8.1 Delimitación de tiempo:

La siguiente investigación se dará para tener en cuenta cuáles serán las variables que se generarán en la región con la realización del puerto de Urabá, teniendo en cuenta que es un cambio grande para esta región y que tanto afectará y aportará económicamente a esta u otras regiones del departamento y por ende que tanto estarán afectados los diferentes puertos con su construcción.

1.8.2 Delimitación de espacio:

La investigación de este proyecto se realizará en el tiempo de 5 meses del primer semestre del 2017 está con el fin de generar unas nuevas soluciones y críticas sobre el tema del puerto de Urabá, teniendo en cuenta que estas investigaciones se generarán por medio de libros e internet que nos puedan demostrar un poco de los avances que se han generado con el puerto de Urabá y su región, también se tendrán en cuenta investigaciones generadas por otros estudiantes de la universidad Esumer y profesores, también visitando algunas universidades como la universidad de Antioquia y la universidad de Medellín que por ende han generado algunas investigaciones y críticas sobre el tema a analizar.

1.9 Cronograma.

Tabla 4 cronograma de actividades.

Meses	Febrero		Marzo		Abril		Mayo		Junio								
Actividades	Semana																
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
Definición del objeto de estudio	■	■															
Elaboración de enunciado ,formulacion,y justificación .			■	■													
Revisión de bibliografías,para elaborar antecedentes					■	■											
Elaboración de marco teorico y metodologico							■	■									
Busqueda de información bibliografica								■	■	■	■	■					
Selección de información											■	■					
Análisis de datos recopilados											■	■	■	■			
Redacción de proyecto								■	■	■			■	■	■		
Corrección del proyecto													■	■	■		
Entrega final del proyecto																■	
Exposición																	■

Fuente:

creación

Propia.

2.EJECUCIÓN DEL PROYECTO.

2.1 Marco Teórico.

Colombia se encuentra ahora ante una evolución de mercados y exigencias globales los cuales obligan al departamento de Antioquia a tener un incremento sostenido del comercio internacional y por lo tanto la creación de nuevas rutas. Se debe mostrar a la comunidad internacional y a nuestro país la necesidad de crear un nuevo puerto en Urabá con altos estándares de eficiencia y calidad.

Es importante que el país y el departamento sea consciente de la inversión que se necesita para llevar a cabo este proyecto que ayudará al fortalecimiento del comercio internacional y a la generación de empleos y progreso para la región de Urabá y Antioquia.

La construcción de un nuevo puerto tiene riesgos que implican impactos ambientales significativos en el aspecto biótico, ya que provocarán un cambio en el ecosistema lacustre. Por lo que los estudios ambientales sugieren hasta el momento la realización de más estudios para comprender los impactos ambientales y por lo tanto sus medidas de manejo y mitigación en el momento de inicio de sus obras para la creación del puerto.

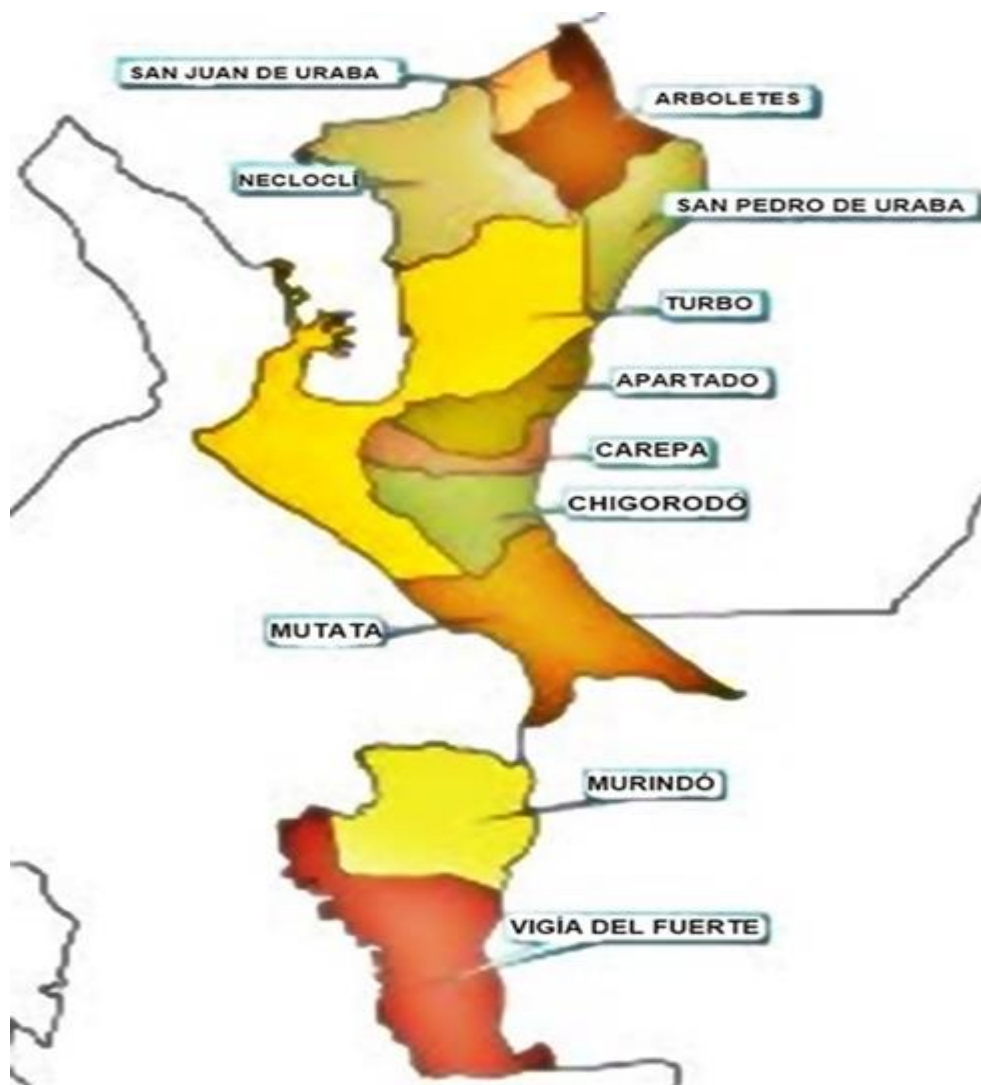
La región de Urabá tiene grandes potencialidades:

- Es un punto geográfico para el desarrollo de las necesidades departamentales y nacionales frente a las oportunidades de negocios hacia otros países.
- Urabá es la mejor esquina de América ubicada en una privilegiada zona vecina del canal de Panamá, entre dos mares.
- Es un punto referencia económico para muchos empresarios agroganaderos y otros más, que han podido comprobar las potencialidades de Urabá a través de grandes oportunidades de negocios.

- Tierra de comerciantes arriesgados, agricultores con tesón, ganaderos con empeño, campesinos con entrega y voluntad, profesionales con dedicación, niños y jóvenes con ilusión y abuelos con historias para contar.
- Sembrados de banano, plátano, palma, yuca, cacao, flores exóticas, frutas tropicales y otros productos agropecuarios que poco a poco le dan diversidad a la región.
- El Urabá antioqueño posee una excelente ubicación geoestratégica y desde principios del siglo xx se ha venido insistiendo en sus potencialidades y en la necesidad de comunicarlo con el interior del país y con el resto del mundo.

(Construcción de puerto Urabá, 2012 Paula Andrea)

Ilustración 2 La región de Urabá.

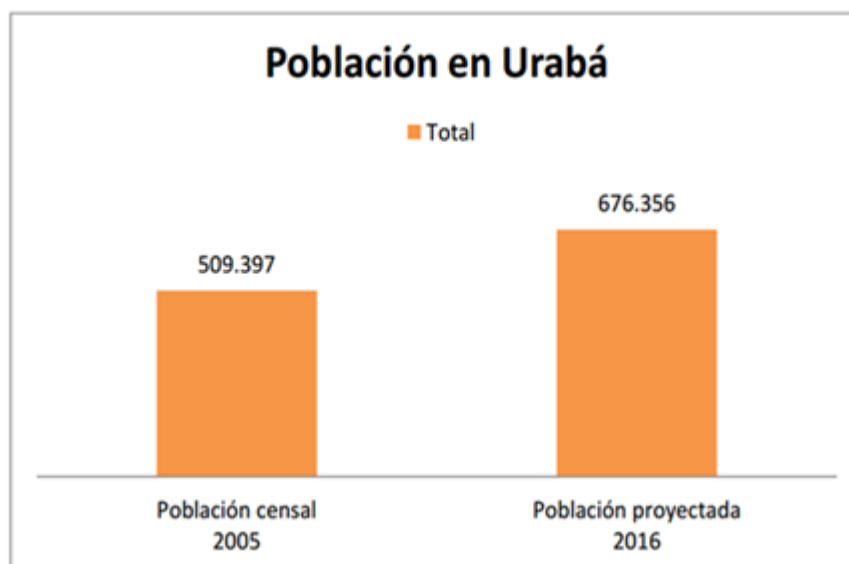


Mapa: Gobernación de Antioquia (2012)

Población:

Urabá es considerada la zona con más potencial del departamento de Antioquia y una de las que presenta mayor crecimiento poblacional, según el (Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas) DANE en el 2016 Urabá fue habitada por más de 650.000 habitantes 51% hombres y 49% mujeres.

Gráfica 1 Población de Urabá



Fuente: DANE – Proyecciones población 2005 – 2020

Según proyecciones del DANE, en el año 2020 habrá en la zona 748 mil habitantes, es decir 10,9% del total. Desde el año 2005 se vienen presentando crecimientos de la población alrededor del 13%, así mismo continuará hacia 2020. En 2005 el 56% de la población estaba ubicada en la cabecera urbana, y para 2020 se espera que este porcentaje aumente el 60%.

Dos municipios concentran el 51,6 % de la población de Urabá, éstos son Apartadó con el 26,8 % y Turbo con el 23,8 %. Mientras que Dabeiba y Mutatá son los municipios que menor participación tienen dentro del total de la población de la región con el 3,3 % y 3,0 % respectivamente.

Tabla 5 Población total de Urabá por municipios y sexo 2017.

Población total Urabá por municipios y sexo 2017				
Municipios	Población	Hombre	Mujer	Participación %
Dabeiba	23176	12078	11098	3,3%
Mutatá	21545	10852	10693	3,0%
Chigorodó	80132	40218	39914	11,3%
Carepa	58667	29401	29266	8,3%
Apartadó	189325	95642	93683	26,8%
Turbo	167886	84951	82935	23,8%
San Pedro de Urabá	31802	16145	15657	4,5%
Necoclí	65663	33105	32558	9,3%
San Juan de Urabá	26146	13383	12763	3,7%
Arboletes	42301	21598	20703	6,0%
Total jurisdicción CCU	706643	357373	349270	100,0%

(Derechos reservados DANE, 2016)

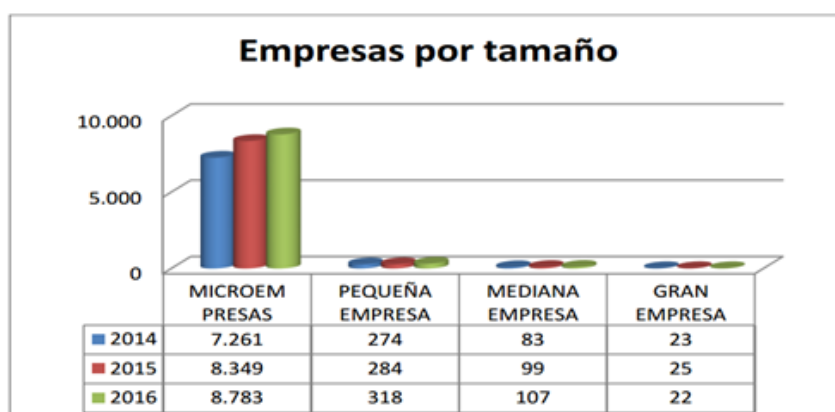
Estructura económica:

La economía de la región de Urabá mostró un excelente desempeño durante el año 2016, la constitución de empresas creció un 5,4 % se pasó de 8.757 empresas en 2015 a 9.230 en 2016; municipios como San Juan de Urabá, Mutatá y Dabeiba mostraron significativos avances en materia de formalización de empresas. Por su parte, la construcción muestra que el área licenciada para construir sigue en ascenso, la compra de vivienda nueva creció 16 % (11 proyectos con 229 viviendas) las actividades no residenciales también mostraron cambios en 2015 la construcción de oficinas pasó de participar con 14 % en 2015 a 59 % del total de metro cuadrados según el estudio de demanda de vivienda en Urabá (2016). En 2016 los hogares en Urabá estaban habitados en promedio por cuatro personas y pagaban \$ 317.500 en arriendo y \$ 154.000 pesos servicios públicos en promedio. La movilización aérea de pasajeros se incrementa día a día la llegada de una nueva aerolínea a operar en la zona, la programación de vuelos directos Apartadó – Bogotá así lo evidencian. Este panorama genera grandes expectativas para comerciantes, habitantes e inversionistas que buscan aprovechar las oportunidades que trae la nueva infraestructura vial y el nuevo sistema portuario que acercaran más a Urabá a los principales centros de producción del país. El nuevo sistema de

puertos ofrece reducción en tiempos y por ende en fletes, indicadores que en definitiva mejorará la competitividad de la región y del departamento.

Las campañas de renovación, las visitas a los empresarios, la ampliación de centros comerciales, los avances en la vía Medellín – Urabá, la nueva sede de la Universidad de Antioquia y los anuncios del inicio de las obras de construcción de Puerto Antioquia, han aumentado la confianza de los comerciantes e inversionistas locales hecho que se evidencia en este crecimiento que se presentó durante el 2016.

Gráfica 2 Empresas por Tamaño.



(Derechos reservados DANE, 2016)

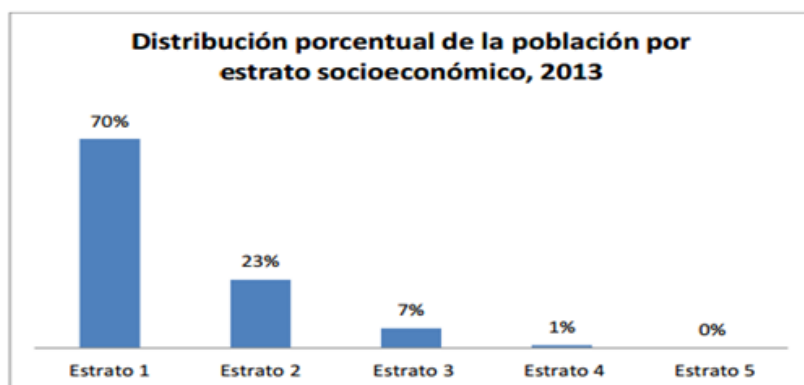
Gráfica 3 Empresas Matriculadas y Renovadas.



(Derechos reservados DANE, 2016)

En el 2013, la población del Urabá antioqueño se encontraba distribuida en cuatro estratos socioeconómicos, destacándose el estrato 1, ya que concentraba al 70 % de la población, seguido por el estrato 2 con el 23 % de participación, el estrato 3 con el 7 % y el estrato 4 con un marginal 1 %.

Gráfica 4 Distribución Poblacional según estrato socioeconómico.

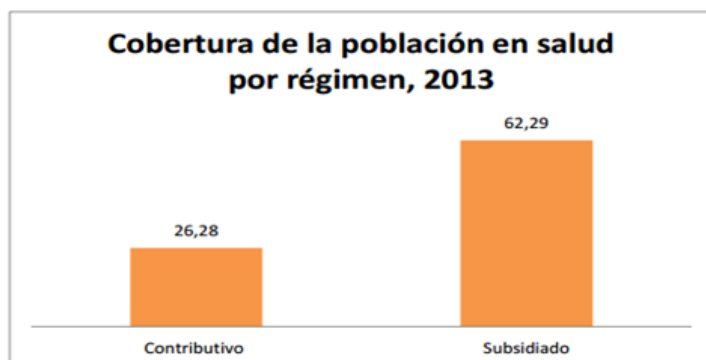


Derechos Reservados 2013 por el Departamento de Antioquia.

Salud:

La región de Urabá muestra una baja contribución al sistema de salud del régimen contributivo, el cuadro indica la relación de la población afiliada al régimen contributivo con respecto a la población total, a mayor valor mejor condición; 26,28 % de la población se encuentra en el régimen contributivo y 62,29 % en el subsidiado.

Gráfica 5 Cobertura según régimen.



(Derechos reservados DANE, 2016)

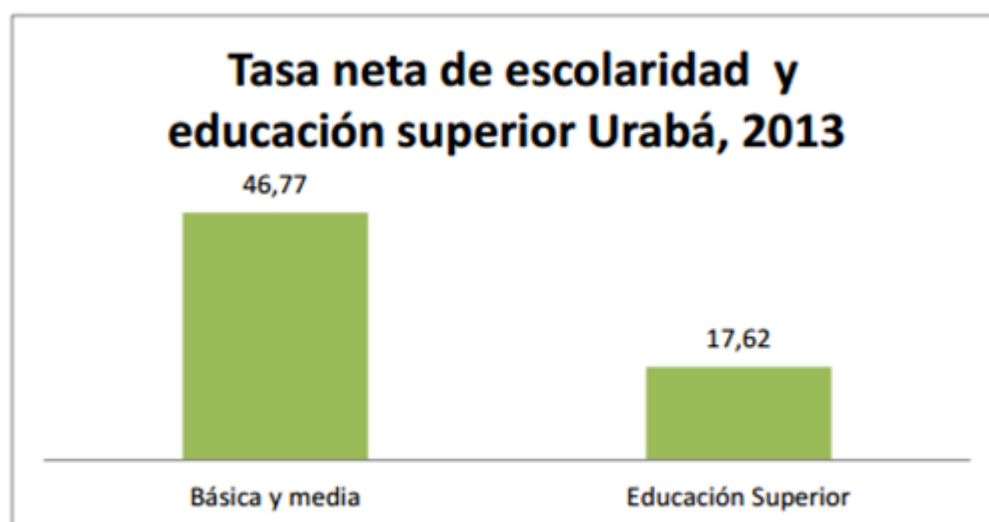
Escolaridad y educación superior:

A continuación, se ilustra la relación entre los alumnos de 11 a 16 años matriculados en alguno de los niveles de enseñanza básica secundaria y media y la población de 11 a 16 años por cada 100 personas.

A mayor valor mejor condición. Entre más cercano a 100, se refleja una mayor cobertura, es decir, hay una mayor cantidad de personas de 11 a 16 años matriculados en alguno de los niveles de enseñanza básica secundaria y media. Entre más cerca a cero, menos personas de 11 a 16 años se encuentran matriculados en alguno de los niveles de enseñanza básica secundaria y media. Los datos indican que por cada 100 niños entre los 11 a 16 años, 46,77 de ellos están matriculados en la básica secundaria y media.

Por su parte la educación superior que se mide como la relación entre los alumnos de 17 a 21 años matriculados en educación superior y la población de 17 a 21 años, los datos indican que por cada 100 jóvenes entre 17 a 21 años 17,62 están matriculados en un programa de educación superior.

Gráfica 6 Nivel de Escolaridad en Urabá.



(Derechos reservados DANE, 2016)

El Conflicto Armado en Urabá:

La realidad de Urabá va más allá de las grandes promesas y el buen presente que lo acoge, mientras que las nuevas concesiones de 4G, los puertos marítimos, el incremento del turismo y el comercio florecen en Urabá, los grupos violentos e ilegales siguen enquistados en la región.

Dentro de las fuerzas oscuras de Urabá, se pone al narcotráfico y las grandes cantidades de dinero que esto genera para corromper; los grupos paramilitares, quienes están resurgiendo y se están apoderando de muchas tierras en las zonas donde dominan. Eso deriva en una nueva ola de desplazamiento de campesinos. Además, advierte sobre el creciente de pandillas en los principales centros urbanos, conformadas por jóvenes de menos de 20 años a los que otra oportunidad de vida se les ha cerrado.

La historia actual de la zona solo puede ser narrada como ese fenómeno de simultaneidad entre esas dos fuerzas: el evidente desarrollo que vemos al recorrer sus tierras y el oscuro y subterráneo poder de las mafias y las bandas criminales. Por eso no es posible ninguna clase de exageración sobre la región: ni simplemente está en auge ni simplemente ha fracasado. La prosperidad, el empuje, la ética del trabajo y la ola de inversión son evidentes; la delincuencia, el asesinato y el narcotráfico son la historia soterrada. ¿Qué riesgos implican tal estado de cosas? Esos son los interrogantes que deberían ser esclarecidos, pero con los antecedentes del manejo político, solo queda dejar que el tiempo pase y las distintas clases sociales de la región tomen conciencia y logren cambiar la mentalidad de quienes desean surgir para el mal.

Fuente: Revista Dinero, (Alejandro Acosta 2017)

Definición de puerto:

Según el diccionario de la lengua de la Real Academia Española los puertos son lugares naturales o contruidos en la costa o en las orillas de un río, defendido de los vientos y dispuesto para detenerse las embarcaciones y para realizar las operaciones de carga y descarga de mercancías, embarque y desembarco de

pasajeros, etc. De igual manera la unión europea precisa que los puertos son zonas de tierra y agua dotada de unas obras y equipo que permitan principalmente la recepción de buques, su carga, descargue, el almacenamiento, la recepción y entrega de mercancías, así como el embarco y desembarco de pasajeros. Esta zona de tierra y agua incluye la infraestructura necesaria (obras de abrigo, muelles, entre otros), así como la superestructura (construcciones fijas ubicadas sobre la infraestructura tales como almacenes, silos, tinglados, ...) y el equipamiento fijo y móvil necesario para la operativa (tuberías de transporte, grúas, tolvas...). 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, etc.)

(Carles, 2010)

Función de los puertos:

Hoy en día, las funciones típicas que desarrolla un puerto incluyen además de la carga y descarga de la mercancía de los buques y el embarque y desembarque de pasajeros (actividades que constituyen la transferencia entre los modos marítimo y terrestre de transporte), la manipulación de mercancías, su depósito y almacenaje, la inspección y el control de la mercancía por parte de las administraciones públicas (aduana, sanidad,...), la consolidación y desconsolidación de cargas, los servicios de apoyo a los buques (aprovisionamiento, reparación, servicios auxiliares, atención de tripulaciones,...), así como servicios de valor añadido y de gestión de la información que se intercambia entre los diferentes agentes que intervienen en todas estas actividades. (Carles, 2010) La tendencia, sin embargo, apunta a que la función de los puertos deberá exceder con creces la de proporcionar servicios al buque y a la carga. Aunque actuar como interface entre el medio marítimo y el terrestre siga siendo su rol primordial, los puertos tienden cada vez más a integrarse en las cadenas logísticas de producción, transporte y distribución y en convertirse en verdaderos centros de valor añadido, de tal manera que actúan no como un solo eslabón de la cadena del transporte sino que conforman un entorno productivo y logístico de gran importancia en los que se realizan actividades industriales,

turísticas, de negocios, entre otros, que van mucho más allá del simple intercambio modal.

(Carles, 2010)

Ilustración 3 Puertos de Colombia.



Fuente: Toda Colombia 2012

Los Buques marítimos:

Partimos con la idea de que en el transporte marítimo un buque es un tipo de barco o nave que tiene la misión de transportar mercancías de un punto geográfico a otro.

Actualmente el transporte marítimo es el medio de transporte que más mercancía transporta, por lo tanto, los buques marítimos soportan el peso de la mayor parte del comercio internacional.

Los buques de carga normalmente son diseñados específicamente para esta tarea y están equipados con grúas u otros mecanismos que facilitan la carga y descarga. Pueden ser de muy diversos tamaños.

En la actualidad suelen estar contruidos de acero salvo algunas excepciones, su vida media es de entre 25 y 30 años antes de ser desmantelados.

Dentro de los tipos de buques especializados en carga se incluyen los buques de transporte de contenedores, los buques de transporte de carga sólida a granel,

también los petroleros, metaneros y demás buques cisterna son también buques de carga.

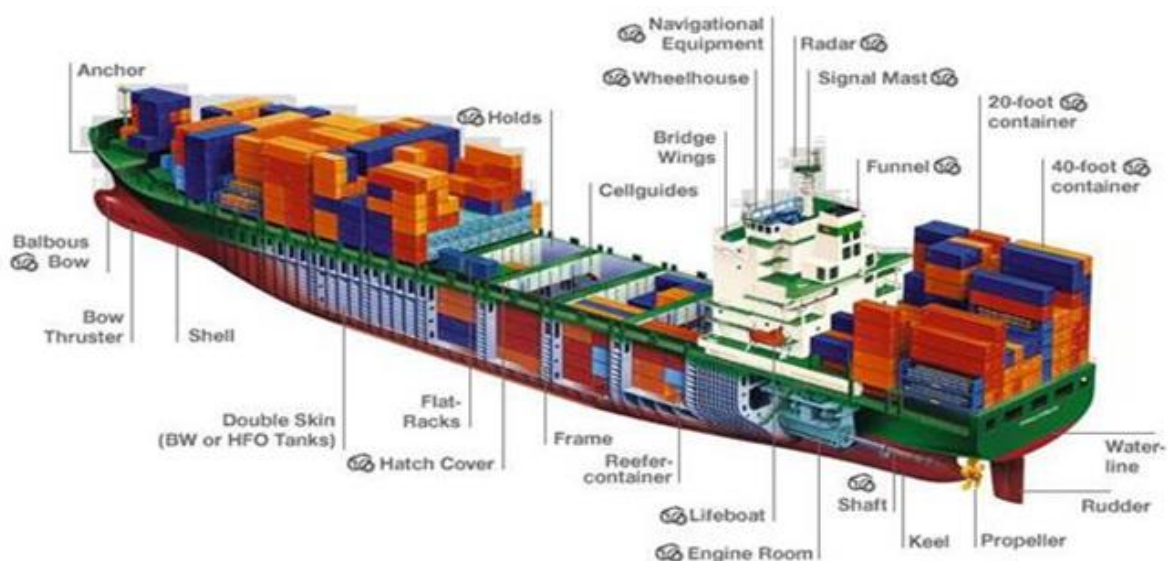
Tipos de buques según su capacidad y su tamaño de carga:

- **Los Buques Graneleros** son los más adecuados para transportar cargas sólidas debido a que su diseño favorece la carga y descarga mediante grúas. En su cubierta se pueden distinguir con claridad las superficies en forma rectangular destinadas a este fin.
- **Los Buques Portacontenedores** tienen como objetivo el transporte de mercancías en contenedores. Este tipo de embarcación es la más utilizada para cargamento seco en el transporte internacional.
- **Los Petroleros o Buques Tanque** están diseñados para albergar crudo, líquidos, productos químicos y gases licuados.
- **Los Buques Frigoríficos** están destinados para el transporte de alimentos y mercancías perecederas.
- **Los Buques de Carga Rodante** principalmente son usados para el transporte de vehículos ya que cuentan con rampas y plataformas capaces de fijar e inmovilizar todo tipo de vehículos.
- **Los Barcos de Cabotaje o Buques Costeros** están diseñados para navegar en aguas pocas profundas.
- **Los Ferris o Transbordadores** son utilizados para el transporte de pasajeros en trayectos cortos y en ciudades costeras. Sin Embargo, los cruceros se dedican a los viajes turísticos largos a placer.

Buque Portacontenedor

Cuentan con un diseño de una sola cubierta y una bahía de carga, con la ventaja de poder realizar adaptaciones de celdas con el fin de acomodar los contenedores. Forma parte de las categorías de buques de mayor tamaño, ya que los buques más grandes pueden llegar a los 350 metros con una capacidad alrededor de 9.000 contenedores, también existen buques con capacidad doble de 18.000 contenedores.

Ilustración 4 Partes y Estructura de un Buque.



Fuente: Monografías.

Actual actividad portuaria:

Ilustración 5 Actual actividad de carga sobre río León – Urabá.



Fuente: (CCU,2016)

La región no cuenta con un puerto de alta competencia, pero aun así desarrolla actividad portuaria implementando desde el sector privado bananero, por lo que su desarrollo se enfoca más a la actividad bananera y no al desarrollo local de la región. De igual manera es utilizado para la exportación de otros productos los

cuales pueden resultar siendo bastante generosos a la hora cubrir sus costos de transporte.

Esta operación actualmente utiliza dos tipos transporte que son barcazas y planchones y equipos de cargue junto al río León, también diferentes sistemas operativos como puente, grúas fijas y móviles con capacidades de 10 y 30 toneladas aptos para mover contenedores y sistemas de rieles para mover carga paletizada. Hoy llegan a la zona barcos pequeños, que transportan principalmente banano, entre otras frutas y para descargar deben hacerlo anclados y bajar los contenedores con barcazas.

El tiempo de cargue es bastante lento, para cargar un barco de 200 contenedores se demoran 2 días, y los mismos contenedores con un barco amarrado a un puerto, se cargan en 3 o 4 horas. Actualmente los embarcaderos están en un canal artificial que empata con el río León y posteriormente desemboca con el mar donde se encuentra el buque a la espera de su carga. Al Golfo llegan 520 buques al año que cargan más de 70 millones de cajas de banano y plátano. Las compañías operadoras de los barcos prestan el servicio de carga a terceros con tarifas competitivas. El sistema portuario actual mueve más 2.2 millones de ton/año y tiene una capacidad instalada que le permite elevar su volumen a 5.5 millones de ton/año. Contamos con una extensión de 425 km de costa sobre el Océano Atlántico.

las incidencias económicas se analizan con base a 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.

Benítez Riech y Cruz González (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 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.

Por eso es necesario mirar con una perspectiva distinta los diferentes procesos que se están dando en este momento en la zona. Aunque es claro que hay otras actividades que están dando importantes retoños en la región, se debe empezar por el lugar común: el banano.

La importancia de este producto es innegable, pues ha generado riqueza y desarrollo y hoy parece estar atravesando una época de auge. El apetito por la fruta colombiana es tal que Maersk, la omnipresente naviera danesa, comenzó a operar este año una ruta entre el puerto de Turbo en la región de Urabá y Europa.

La empresa tiene una apuesta grande en la región y es un actor fundamental para pasar del transporte en estiba al contenedor refrigerado, una evolución logística que le puede representar a la fruta amarilla más mercados y ventas en otros países.

En 2016, el protagonista fue el banano, cuyas exportaciones en contenedores crecieron 121% debido a tres factores:

El aumento en la demanda desde Europa; un cambio en el tipo de barcos utilizados, la nueva operación de cargue de contenedores en el puerto de Turbo.

la apertura en diciembre de 2015 de una fábrica de contenedores refrigerados en San Antonio, Chile, que aumentó la oferta de esta innovadora tecnología para el transporte de perecederos, lo cual facilita el transporte del banano a nuevos mercados, explicó Maersk. No en vano, en 2016 los contenedores con bananos colombianos llegaron a 31 países, 12 destinos más que en 2015, entre los cuales se destaca la apertura de destinos como Eslovenia, Portugal, Francia, Malta y Ucrania.

Así mismo, en 2016 Maersk reportó un gran crecimiento en el volumen de envíos a mercados como el Reino Unido, Italia, Holanda y Grecia.

Ilustración 6 contenedores Maersk impulsa la exportación.



Fuente: web Dinero 2016. www.dinero.com

“El presente y el futuro de Colombia están en Urabá”, explica Restrepo presidente del gremio bananero, quien cree que son momentos importantes porque todos están alineados y comprometidos en construir una mejor sociedad en esta zona del país. Destaca, por ejemplo, que ya hay 2.800 hombres desmovilizados del EPL que trabajan de manera permanente en las empresas bananeras. Por eso, para el dirigente gremial Urabá es un laboratorio en temas de reconciliación.

Una prueba de ello es Eliecer Arteaga, actual alcalde de Apartadó. Se trata de un hombre nacido en Arboletes, hijo de una familia campesina que se vinculó a la labor en los cultivos de banano. Logró estudiar Administración de Empresas y se unió a uno de los sindicatos de trabajadores. Participó activamente en el ala política del EPL y en el proceso promovido durante el gobierno de César Gaviria se desmovilizó.

Según explica, la región tendrá una gran oportunidad si logra conectar a los empresarios con los sindicatos, las autoridades locales y los gobiernos nacional y

departamental. A su juicio, es necesario darle un giro a la región hacia la industrialización, a la vez que se deben seguir fortaleciendo las actividades agrícolas.

Más que banano

Pero en el Urabá no todo es banano. Otra parte importante del desarrollo de la región proviene de productos y sectores diferentes. Hay proyectos interesantes en palma, piña, cacao y aguacate, entre otros. Así, la diversificación es uno de los caminos que está recorriendo esta zona del país.

Dentro del portafolio se encuentran también el comercio, la industria, la salud y la inversión inmobiliaria. Un ejemplo de ello es el Grupo Santa María: en casi todas las entrevistas sobre inversión que hacíamos ese nombre era mencionado, porque su sello está detrás de varios grandes proyectos como la Zona Franca. Esta compañía pertenece a la familia Henríquez Gallo.

Urabá tiene cultivadas unas 70.000 hectáreas de un total de un millón disponibles. Llenar esa área con banano y plátano no es el camino. Y eso lo tiene claro una generación emergente de empresarios. “Es necesario reinventar Urabá, porque esta región no es viable solo produciendo productos primarios”, dice Juan Esteban Correa, un hijo de empresarios bananeros de no más de 30 años y que estudió negocios internacionales para luego irse a trabajar al Puerto de Rotterdam. Volvió al país y a Urabá, porque confía en el futuro de la región y atraído por el potencial de la misma. Además, su familia lo necesitaba para poner a marchar una planta de palma de aceite. El joven empresario tiene planes grandes. Busca que la planta produzca el biocombustible que van a requerir los barcos que arribaran en los nuevos puertos que se están planeando, que sus gliceroles, otro derivado de este aceite, terminen en la crema dental, champú y otras decenas de productos y aplicaciones industriales.

Las grandes compañías colombianas también han visto allí una oportunidad. Fernando Navarrete, gerente de comunicaciones de Casa Luker, explicó que hoy la

firma tiene la plantación de cacao Premium más grande de Colombia en el municipio de Necoclí. El proyecto se inició en 2011 y busca sembrar 500 hectáreas con la variedad cacao fino y de aroma, producto que hoy ya representa 8% del mercado mundial.

Otro de los grandes que ha apostado duro por la región es el Grupo Éxito. De acuerdo con Jorge Jaller, gerente de la marca Éxito, los almacenes llegaron hace más de una década a la zona. “Así hemos participado de la transformación que ha tenido la región en los últimos años. Cuando el Éxito llega a municipios como estos, la región se fortalece y nuestros almacenes ayudan a generar desarrollo, gracias al comercio y al empleo formal. Urabá se ha convertido en una esquina estratégica para el desarrollo del departamento”.

Autopistas de la prosperidad

Las iniciativas de las vías 4g se desarrollarán 5.341,1 kilómetros de las nuevas mega vías y según las concesiones adjudicadas por la Agencia Nacional de Infraestructura serán obras en las que se contempla la ejecución de más de un centenar de viaductos, túneles, puentes peatonales, variantes, retornos y muchas más construcciones para seguir con el proceso de puerto Urabá.

De estas autopistas, cinco ya están construyéndose y corresponden a la primera ola de 4G. Otras 20, de primera y segunda ola, avanzan en la etapa de pre construcción compra de predios y trámites para la licencia ambiental. Una vía más está contratada, otra en trámite de contratación y tres más (dos de ellas, de la tercera ola, en proceso licitatorio.

El proyecto Autopista al Mar 1, considerado uno de los más grandes del programa de Cuarta Generación, tendrá una extensión de 176 kilómetros y la inversión será de \$1,46 billones de pesos ya garantizados, Autopista al Mar 1 incluye la construcción de 41 puentes y 17 túneles, además del mejoramiento de la calzada existente, la construcción de una segunda calzada entre el tramo Medellín-Santa Fe de Antioquia, la segunda fase del Túnel de Occidente (Fernando Gómez Martínez) es decir, un nuevo túnel paralelo con la misma extensión de 4,7 km del actual, la

rehabilitación del tramo Bolombolo-Santa Fe y la operación de la vía que va de Santa Fe a Cañasgordas, a la cual se le hará una recuperación del piso. Los tiempos de viaje terrestre entre el Urabá antioqueño y Medellín, pasará de 6 a 4 horas.

Mar 2 es un tramo de 245,6 km desde Cañas gordas hasta el corregimiento El Tigre Chigorodó, con el tramo Transversal de Las Américas hasta Necoclí.

Según (Luis Fernando Andrade), presidente de la ANI, por las especificaciones de la obra, “se garantizará una vía de excelentes condiciones técnicas, con lo cual se verán disminuidos considerablemente los tiempos y costos de operación y viaje hacia Urabá”. Generará 9.300 empleos.

El trayecto inicia en Cañas gordas, incluye el mejoramiento de la actual vía a Uramita (30,8 km), la construcción de la variante Fuma (18 km) entre Uramita y Dabeiba, el mejoramiento de puntos críticos, la rehabilitación del resto del tramo entre Dabeiba y Mutatá, la rehabilitación del tramo Mutatá-El Tigre y la operación y mantenimiento de la carretera El Tigre-Necoclí, conocida como la Transversal de Las Américas, un total de 109 kilómetros, 46 de ellos en doble calzada. El túnel de Fuemia tendrá 2,2 km. Se construirán 27 túneles, 3 túneles falsos y 21 puentes nuevos.

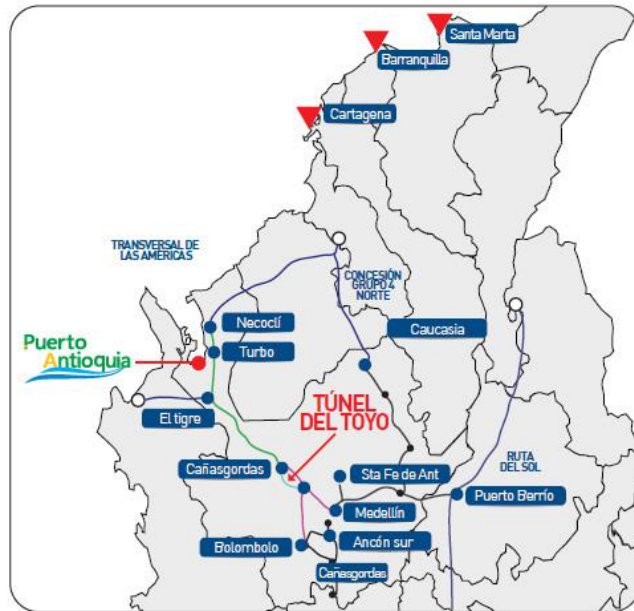
Ilustración 7 Vías de la prosperidad.

Autopista al Mar 1

- Medellín - Santa Fe de Antioquia - Cañasgordas.
- Tramo Medellín - Santa Fe de Antioquia en doble calzada.
- 109 Kms.

Autopista al Mar 2

- Cañasgordas-El Tigre
- Calzada sencilla.
- 139 Kms.



Copyright © 2017 Puerto Antioquia Urabá. Todos los derechos reservados.

Factores de compromiso para Antioquia

Once consorcios son los candidatos para construir la obra. El ganador debe poner en marzo de 2016 la primera piedra. El consorcio ganador firmará contrato en diciembre, iniciará obras en marzo de 2016 y entregará la primera fase de operación en mayo de 2018. Su reto es construir un puerto multipropósito, compuesto por una plataforma en el mar, con 14 metros de profundidad, un puerto en tierra en un espacio de 60 hectáreas, y un viaducto de 4,2 kilómetros que conectará estos dos puntos. Esta mega obra tiene un costo de US\$546 millones, distribuida en dos fases. Ambas compañías acordaron como licitante preferido en Puerto Antioquia al consorcio COTEMA, conformado por Saipem (empresa italo-francesa) y Termo técnica Coindustrial (Colombia).

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. “La gente está con expectativa y a la espera de muchas oportunidades”, dice Arnolfi Enrique, líder de este corregimiento, que queda a 28 kilómetros del área urbana de Turbo.

El puerto es “un sueño represado de mucho tiempo que ahora se hace realidad”. Así lo dijo Jaime Enríquez Gallo, integrante de la familia gestora del puerto. Y es que el proyecto siempre estuvo en los planes de los visionarios del país. Así, por ejemplo, uno de los objetivos de los promotores de la carretera al mar era construir un gran puerto en Urabá. Sin embargo, esto no fue posible porque, entre otras razones, se tardó mucho tiempo unir a Medellín con Turbo: la vía se comenzó el 1° de junio de 1926 y solo fue inaugurada el 27 de enero de 1955. A esto se sumó el poco mantenimiento de la vía, la cual se terminó de pavimentar en 1998, 72 años después del primer “palazo”.

Pese al fracaso de este y otros intentos por construir un puerto de grandes dimensiones, los argumentos para construir uno allí eran innegables. La región es cercana a dos océanos, al Canal de Panamá y a la Zona Libre de Colón. Allí están los 325 kilómetros de costa del departamento sobre el Atlántico, es el lugar en la costa caribe más cercano a la concentración del 70% producto interno bruto. Por ejemplo, la distancia entre Medellín y Turbo es de 380 kilómetros y entre Medellín y Cartagena es de 643. Es decir, el 40% menos.

Las vías, entonces, eran condiciones fundamentales para darle vía al puerto. Sin embargo, así como un puerto no es posible sin una buena vía, tampoco lo son un puerto y unas vías “sin un sistema donde la gente viva dignamente”, donde no haya “una buena oferta de educación”, dijo Federico Restrepo cuando era gerente del Proyecto Integral para Urabá.

Compromiso con la región

Por ello, en Urabá, además de vías, puerto, incluso aeropuerto con perspectiva internacional, hay una generosa oferta educativa. Allí se invirtieron \$34.398 millones en tres sedes de la Universidad de Antioquia: Ciudadela Universitaria de Apartadó, Ciencias del Mar en Turbo y Ciencias Agrícolas en Tulenapa, Carepa. En las tres

sedes estudian 1.454 alumnos becados. Además, 81 docentes de Urabá tienen becas de maestría.

Ilustración 8 Superficie futura de puerto Antioquia.



Fuente: www.PuertoAntioquia.com

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, 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.

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

Ilustración 9 Plataforma de carga sobre el Mar.



La construcción contemplaría una inversión estimada de 600 mill de dólares.

Fuente: www.PuertoAntioquia.com

Puerto Antioquia, la terminal marítima que tendrá ese departamento para atender la industria del Eje Cafetero y centro del país que quiere salir por el Océano Atlántico, confirmó que seleccionó a Cotema como el consorcio que se encargará de su construcción.

Cotema está conformado por la compañía italo-francesa Saipem y la firma Termotécnica Coindustrial de Medellín.

“Este consorcio resultó seleccionado después de un proceso de 18 meses entre los cinco que se postularon en total”, afirmó 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, suscribió memorando de entendimiento para desarrollar las obras.

Así mismo, después de 18 meses, se escogió el consorcio interventor conformado por Egis, de Francia, y Aqua & Terra, de Colombia, El paso que sigue es cumplir con el requisito del cierre financiero, tanto con banca nacional como internacional, para dar inicio a la construcción.

La inversión es de US\$ 600 millones y se proyecta como una terminal multipropósito con contenedores secos y refrigerados, gráneles, frutas y carga general.

Este puerto, que tendrá espacio en tierra y plataforma en el mar, cuenta con una capacidad de 7 millones de toneladas y 1,2 millones de Teus (contenedores de 20 pies). Con esto se espera ganar en eficiencia, teniendo en cuenta las condiciones del área en donde estará ubicado.

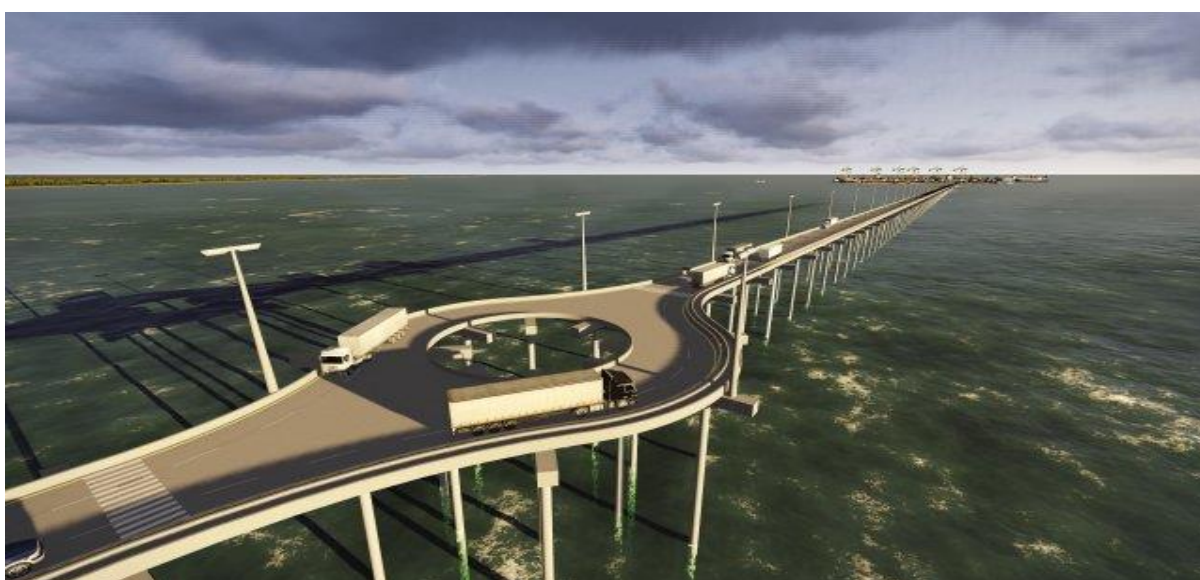
Según las cifras del proyecto, el área en tierra será de 40 hectáreas aproximadamente y las dimensiones de la plataforma en el mar son: 550 metros de largo por 115 metros de ancho. Con estas medidas podrán llegar barcos de 13.000 Teus, por lo que la profundidad de dicha plataforma será de 14 metros. Para conectar el puerto en tierra con la plataforma, se tendrá de un viaducto de 3 carriles con una longitud es de 4,2 kilómetros y se dispondrá de 60 tracto camiones que transportarán la carga hasta las bodegas. *(Como lo muestran las imágenes siguientes)*

Ilustración 10 Plataforma multipropósito.



Fuente: www.PuertoAntioquia.com

Ilustración 11 Viaducto Conector entre plataforma y puerto en tierra.



Fuente: www.PuertoAntioquia.com

Una Ventaja Competitiva

El Puerto sobre el Atlántico más cerca de los principales centros de producción y consumo del país. Puerto Antioquia será el puerto en el Atlántico más cercano a los principales centros de producción y consumo del país. La carretera actual cuenta con especificaciones para el tránsito de vehículos de carga.

Su ubicación estratégica sumada la construcción de las Autopistas de la Prosperidad (Mar I, Mar II, Túnel del Toyo, Transversal del Pacífico, entre otras) optimizarán las actividades de comercio exterior de la región

Ilustración 12 Plataforma de carga sobre el Mar.



Fuente: www.PuertoAntioquia.com

Tabla 6 Actual puerto Urabá con el proyectado puerto Antioquia.

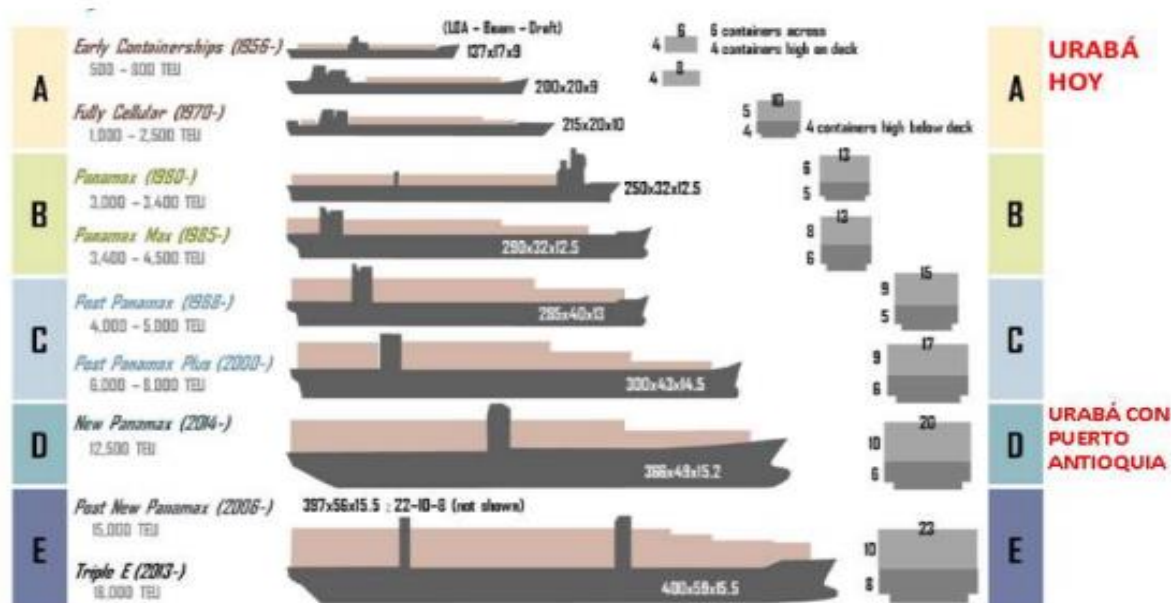
Centro de Producción	DISTANCIAS (km)				
	*Turbo (Nueva colonia)	Cartagena	B/quilla	Sta Marta	B/ventura
Bogotá	739*	1.101	1095	970	593
Medellín	340*	643	708	858	465
Cali	779*	1012	1130	1218	214
Bucaramanga	Equidistante	Equidistante	581	546	863
Manizales	534*	837	863	962	302
Pereira	555*	858	884	983	281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

Fuente: Copyright © 2017 puerto Antioquia Urabá. Todos los derechos reservados.

En esta tabla podemos evidenciar las distancias que hay entre los puertos y su distancia en puerto de Urabá, siendo Medellín la que está más cerca del puerto es una ventaja más para Medellín con las demás ciudades de mayor industria hacia la región caribe, para Antioquia es más eficiente porque pueden ser mucho más bajos los costes de transporte interno para exportar, importar.

La distancia entre Medellín y los demás puertos de Colombia es evidenciable comparado con el puerto de Urabá, la cercanía entre Medellín y Urabá es definitivamente la mejor para la competitividad de los sectores que exportan, teniendo en cuenta los altos costes de transporte terrestre en Colombia.

Ilustración 13 Buques que recalán en puerto Antioquia.



fuelle: 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, “La tendencia es 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”.

Tabla 7 comparativo de costos para transporte terrestre.

COSTOS TRANSPORTE TERRESTRE (40')									
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.

La importancia de la megaobra, más allá de ser el túnel más extenso del país o incluso de Latinoamérica, es que acercará el Urabá antioqueño a Medellín, dejándolo a tan solo cuatro horas. Un sueño que siempre había tenido el departamento: tener su mar más cerca.

Además de las máquinas que romperán la montaña, la obra también cuenta con los diseños definitivos en sus dos tramos, tanto el que está contratado por el departamento y el municipio de Medellín, como el que construirá INVIAS en 2019 aunque oficialmente los trabajos comenzaron el pasado 15 de junio de 2016, ya con los diseños definitivos, la revisión de la firma interventora y la solicitud de la licencia ambiental, es más visible ver luz al final del túnel.

Según las autoridades encargadas de la obra, se calcula que la pre construcción dure un año y medio, para luego dar paso a la construcción, que tardaría aproximadamente cinco años y medio y, finalmente, al mantenimiento y la operación, que durará tres años.

3. Hallazgos

Por esencia el departamento antioqueño lleva innato el comercio internacional a pesar de todas las limitaciones que tiene geográficamente, sin embargo esto demuestra que para cumplir el objetivo de tener el mejor puerto del país se necesita una mejor contribución de todas las partes que por uno u otro motivo tienen participación directa o indirecta en este proyecto, teniendo en cuenta la considerable participación en las exportaciones del país, Antioquia se ha logrado mantener como el departamento de mayor exportaciones no tradicionales y como un guía en la exploración en bienes con valor agregado.

Encaminar el talento activo, el empeño y el afán de superación determina al departamento de Antioquia hacia la conquista del mercado global. El encarrilamiento de la economía antioqueña hacia el mercado internacional podría convertirse en un programa de evolución sostenible para el departamento.

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, 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 viabilidad del puerto está totalmente acreditada, ya que su ubicación estratégica ofrece un aliciente 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 principio relevante de este mega proyecto es que puerto Antioquia proveerá suficiente espacio para que las cargas que se movilicen por otros puertos como Barranquilla, Santa Marta y Cartagena, sean reasignadas y pasen a ser movilizadas 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 calcula que previo al mega proyecto y en un corto plazo se realicen algunas inversiones que conlleven a que el puerto pueda generar entre 2,5 y 5 millones de toneladas adicionales de carga de exportación por año, incluido el café. Conjuntamente nos revela que estamos ante una gran oportunidad para seguir impulsando el desarrollo de la región y generar una mejor calidad de vida para la población por medio de una utilización impecable de los recursos y oportunidades que tiene el Antioquia por sí mismo, gracias a su naturaleza y ubicación geográfica.

La edificación portuaria con todos los requisitos administrativos y operativos acarreará consigo un gran desarrollo industrial, comercial y social en la región; las virtudes y ventajas competitivas de la región se verán desarrolladas por todas las mejoras locativas en el puerto reformándolo en centro de progreso regional y departamental, esto se debe a inversiones en el sector y al incentivo de la mano de obra en la región, favoreciendo así a Urabá en activar su economía, por otro lado la reducción de costos en los métodos o 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 cercanos, además los menores costos totales de estas operaciones se evidenciarán en la competitividad global con la reducción del costo de los productos a exportar. con el fin de exponer claramente competitividad que tendrá puerto Antioquia revisemos un poco a lo que refiere el primer objetivo específico el cual hace

referencia al comparativo operacional entre actual puerto Urabá y el proyectado puerto Antioquia. En este contexto podemos evidenciar que puerto Urabá atiende mensualmente el arribo de 60 a 70 buques de más de 8.000 toneladas de registro bruto y hasta de ocho (8) metros de calado, dedicados a la exportación de banano y plátano, principal producto de la región de Urabá. Así mismo, arriban buques madereros con calado de 5 a 6 metros que recogen las trozas de madera de los principales aserraderos. Además, frecuentan periódicamente al puerto buques-tanques provenientes de Cartagena, los cuales aprovisionan de combustible a la zona de Urabá y atracan en dos muelles petroleros localizados en punta de las Vacas. Los equipos de cargue junto al río utilizan diferentes métodos operativos, desde modernos puentes-grúas con capacidades variables entre 10 y 30 toneladas aptos para mover contenedores, hasta los sistemas de rieles sinfín (polipastos) utilizados para mover carga paletizada, también existen grúas fijas y móviles de diferentes capacidades, adicionalmente se halló que El canal de paso que lleva a las instalaciones de Nueva Colonia tiene un ancho promedio de 50 m y una profundidad de 3m. Además, entre el acceso del río y el sitio en donde empieza el canal, tiene un ancho de 100 m y una profundidad de 3 m. Debido a la sedimentación que éste sufre, por esto es preciso dragar el canal periódicamente. Ahora bien, el canal de acceso en Zungo es semejante al de Nueva Colonia. Las instalaciones en Zungo están situadas a 10 Km de la boca del río León; 7,4 Km sobre el cauce del río y 2,6 Km del canal que comunica al río con las instalaciones portuarias. El río presenta dos curvas con problemas potenciales desde el punto de vista de la navegación. Por otro lado, y sin desmeritar la importancia que ha tenido puerto Urabá a través de la historia podemos realizar un comparativo partiendo desde la proyección de puerto Antioquia como puerto multipropósito esto implicaría la creación de un sistema unificado de información que permita la interrelación entre los distintos protagonistas del proceso logístico. Entre estos podemos mencionar: sistemas OCR, depósitos de contenedores, depósito producto granulado, depósito de combustibles, transportistas terrestres, agentes marítimos, agentes de aduanas y Autoridad Portuaria. Este sistema unificado de información integrara bases de datos y aplicaciones que permitan la adecuada unificación de la información y su apropiada transmisión. Como principal componente del sistema unificado de información la BDLC (base de datos común). funciona como una red de comunicación y como una

plataforma de interconectividad con aplicaciones externas y con enlaces a otras bases de datos de información ajena al SIL. la cual permite la planificación de las operaciones logísticas y el monitoreo, suministrando información del tráfico, además facilita datos de posicionamiento geográfico y admite el uso de información táctica obtenida mediante cámaras web. también con esta se integran el Sistema de “Gestión de Tráfico Intermodal (SGTI) el Sistema de Gestión de Tráfico (SGT).

(Paredes, 2010).

con la intención de operar barcos de contenedores secos y refrigerados, vehículos, gráneles secos, frutas y carga general. La idea es construir una terminal de 7 mll de toneladas con una capacidad de 1.200.000 Teus(Contenedores de 20 pies). El área en tierra será de 40 hectáreas aproximadamente y las dimensiones en la plata forma del mar serán 550 metros de largo por 115 metros de ancho, con estas dimensiones de infraestructura podrán llegar barcos de 13.000 Teus que requieren un calado de 13 metros , por lo cual la profundidad será de 14 metros, Para conectar el puerto en tierra con la plataforma, se tendrá de un viaducto de 3 carriles cuya longitud es de 4,2 kilómetros y se dispondrán de 60 tracto camiones que transportarán la carga hasta las bodegas. En general la idea es que lleguen barcos grandes a gran escala y con la optimización anteriormente mencionada se van a demorar menos lo que significa menos costos, la mercancía tendrá inspección de agentes como es el ICA, Invima, antinarcóticos, bodega de consolidación, patios vacíos y llenos, basculas y entre otros, También podemos destacar el nivel de infraestructura y ubicación ya que este puerto estará sobre el atlántico, más cerca de los principales centros de producción y consumo del país, la carretera contara con especificaciones para el tránsito de carga como lo son la autopistas de la prosperidad (mar 1, Mar 2, Túnel del Toyo, transversal del pacífico, entre otras) lo cual optimizaran las actividades de comercio en la región y departamento.

En mención al segundo objetivo específico se halló que la corrupción política ha sido el primer obstáculo en la construcción de puerto Antioquia ya que los dirigentes de la región como el exalcalde Apartadó (Phidalgo Banguero) y de Chigorodo (VíctorHugo pacheco) entre otros líderes políticos fueron capturados por vínculos con grupos paramilitares, esta situación no deja de ser ajena a la región y al departamento, ya que los grupos empresariales, líderes gremiales no sienten la

motivación que los lleve a invertir en la región y sobretodo la misma gobernación de Antioquia se le dificultó encontrar con quien crear alianzas estratégicas que lleve a la prosperidad de esta zona que tanto la necesita, el segundo obstáculo son los grupos al margen de la ley, dentro de las fuerzas oscuras de Urabá se encuentra el narcotráfico y las grandes cantidades de dinero que genera para corromper a los pequeños grupos políticos, también tenemos los grupos paramilitares que están resurgiendo y se están apoderando de muchas tierras en las zonas donde dominan generando ola de desplazamiento de campesinos y por ultimo podemos mencionar las pandillas que se generan a nivel urbano y que van en crecimiento. El tercer obstáculo evidenciamos las vías de acceso a la zona portuaria de Urabá, no es desconocido para los gremios del transporte la hazaña que es viajar a esta región, y que a través de los años ha sido el mayor impedimento para los empresarios que no arriesgan sus mercancías hacia la zona debido a su estado caótico, al recorrer esta carretera se entiende la urgencia con que se requieren las autopistas de la prosperidad, aunque se pueden resaltar actualmente los esfuerzos por mejorar las vías cual van encabezadas por el gerente del proyecto Federico Restrepo quien poco a poco y por tramos va mejorando la pavimentación total hacia la región de Urabá. El cuarto obstáculo es la posición geográfica Esta región es de gran importancia geoestratégica por su ubicación y riqueza biológica. El Urabá antioqueño es una zona limítrofe de Panamá y de los departamentos de Córdoba y Chocó, tiene salida al océano Atlántico y en su territorio cuenta con la localización del Golfo de Urabá. Esta ubicación geográfica favorece el tráfico de armas, insumos químicos y drogas ilícitas con Centroamérica y Panamá; adicionalmente, es un territorio estratégico a nivel militar porque sirve de zona de refugio y de corredor al suroeste y bajo Cauca antioqueño, el Valle del Sinú y el Nudo de Paramillo. Con respecto a su riqueza y diversidad biológica, se destacan su clima y condiciones geográficas que favorecen el cultivo, pero a su vez estas condiciones limitan u obstaculizan las megas obras que están proyectadas, ya que es tierra montañosa y rocosa la cual dificultan la operación de los constructores. Por último evidenciamos que la pobreza y bajo nivel de escolaridad es otro obstáculo crítico donde un alto porcentaje de su población está en los estratos 1 y 2 reconocidos como pobres. Más de la mitad de la población es de estrato 1 lo que equivale a estar en condiciones de miseria porque tienen todas, o casi todas, las necesidades básicas insatisfechas.

Esto genera una población vulnerable a las enfermedades debido a las deficiencias en el saneamiento básico, el incremento de hogares en zonas de alto riesgo con consecuencias negativas para la integridad física de las personas y los problemas de hacinamiento, entre otros problemas sociales relacionados con la convivencia en medios hostiles. Este último obstáculo ha sido un limitante más por la cual puerto Antioquia durante muchos años fue solo un sueño.

A continuación se mencionaran algunas de las incidencias socio económicas que traerá la construcción del puerto Antioquia a la región y el departamento, para comenzar podemos hablar de la incidencia económica, este puerto de gran envergadura en Urabá es beneficiosa económicamente para Medellín y Antioquia, ya que su construcción facilitara el acceso a mercados globales, impulsando la producción industrial y comercial del país. Esta terminal marítima se convertirá en una de las zonas de mayor progreso económico y social del departamento, debido de su cercanía con el canal de Panamá y el fácil acceso a los mercados de Estados Unidos lo cual motiva para que otros sectores inviertan como la construcción de centros comerciales, entretenimientos, grandes superficies, etc. Esto con lleva a una activación económica debido al aumento de oferta de empleo. La economía de la región de Urabá mostró un excelente desempeño durante el año 2016, la constitución de empresas creció un 5,4 % se pasó de 8.757 empresas en 2015 a 9.230 en 2016.

También tenemos la salud como incidencia social, aunque la región de Urabá muestra una baja contribución al sector salud, se puede destacar la gran inversión realizada como resultado de la voluntad de un grupo de empresarios preocupados por proveer servicios de salud de tercer y cuarto nivel en la región, construyeron la clínica de la prosperidad en apartado de Urabá con el fin mitigar los escasos recursos de salud y generar bienestar a la comunidad. Muy entrelazados se encuentra el crecimiento de la población y de escolaridad, el crecimiento poblacional de la región total está proyectada en 706.643 habitantes para 2017, sin embargo a medida que crece la población la inversión social también aumenta por ejemplo la compra de vivienda nueva creció 16 % (11 proyectos con 229 unidades) las actividades no residenciales también mostraron cambios en 2015, la construcción de locales participaba con un 63 % de un total de 31.730 m²; en 2016 la

construcción de oficinas pasó de participar con 14 % en 2015 a 59 % del total de metro cuadrados, la movilización aérea de pasajeros se incrementa día a día con la llegada de una nueva aerolínea a operar en la zona. La educación media también tendrá un crecimiento relevante, muchas universidades ya hacen parte de esta región como lo es la Uniminuto, UNAD, Esumer, Remington, UCC, entre otras, la Universidad de Antioquia y el SENA serán las encargadas de prestar el servicio educativo gratis para la población de Urabá respecto a las operaciones logísticas del futuro puerto Antioquia ya que esta población será la encargada de suplir en gran porcentaje la oferta de empleo que el puerto generara.

4. Conclusiones y recomendaciones

4.1 Conclusiones

El puerto de Urabá juega un papel muy importante dentro de la distribución física para el desarrollo de la región, siendo esto una de las causas de mayor oportunidad para el país dado que lo conectara con el resto del mundo por la vía marítima. Podemos decir de este trabajo que las vías que hay para llegar a puerto Antioquia no son los mejores en este momento por eso, se ha tardado tanto la construcción del puerto dado que si se tiene un excelente puerto no se tendrían las mejores vías para, poder entrar y sacar la mercancía, que este puerto podría mover con relación a las cifras que se han manejado frente a los demás puertos.

Antioquia tiene una muy buena tendencia a la exportación e importación de mercancías, pero su costo es alto puesto que está en el centro del país y los demás puertos se encuentran a una distancia muy largas en transporte terrestre por eso se incrementa su transporte logístico de allí se ve como puerto Antioquia es una alternativa para solucionar y mejorar su economía frente a otras ciudades cercanas con la construcción del puerto de Urabá.

El desarrollo de Colombia es muy atípico frente a los demás países, pues en otros lugares sus empresas más fuertes en exportación están más cerca de los puertos en cambio en Colombia el desarrollo de las empresas está cada vez más en el interior del país. Esto, no tiene problema pues estos lugares son los mayores centros de consumo, pero con el crecimiento que está haciendo el país el comercio internacional obliga a que las empresas estén más cerca de los puertos o que puedan contar con una buena infraestructura para poder seguir creciendo en el desarrollo de estas nuevas economías.

La construcción de una mejor infraestructura portuaria con todas sus condiciones logísticas traerá a puerto Antioquia un mejor desarrollo industrial y comercial en la zona de Urabáantioqueño, dando ventajas más competitivas a la región se verá con una mejor proyección en el puerto convirtiéndolo en el eje del desarrollo no solo de la región sino también del país porque sabemos que hay ciudades que el costo de transporte terrestre es más caro por la distancia, la cual reducirá los costos de importación y exportación debido a que las distancias serían más cortas y sus costos más bajos con un mejor tiempo de entrega.

Es muy importante para cualquier puerto pueda contar con buenas vías de acceso que faciliten el ingreso y salida de mercancía de manera más rápida y eficiente por esta razón las autopistas de la prosperidad le darán a puerto Antioquia la conexión hacia el interior del país, esto no solo será útil para puerto Antioquia, también será útil para el resto del país ganando mucho terreno con las vías internas que quedarán en nuestro país por el resto de los años.

Puerto Antioquia es la salida más cercana de Antioquia hacia el mar y es la mejor por su ubicación geoestratégica, esta limita con el canal de Panamá y conecta los dos océanos, esto le da un privilegio a la zona de Urabá. Por lo tanto, las vías que llevan su desarrollo hacia el puerto de Urabá están siendo intervenidas para mejorar su calidad y que el puerto de Antioquia compite con otros países y la economía siga llevando a el país a una mejor escala.

4.2 Recomendaciones.

Para nosotros es importante hacer un proceso de verificación sobre los dineros que se están invirtiendo en estas obras, para que sigan avanzando y no haya retrasos en las construcciones de vías y de el mismo puerto.

Hacer interventorías a las empresas que están construyendo este proyecto y que ellas puedan garantizar su tiempo de entrega, para mejorar el desarrollo del actual puerto Antioquia.

Garantizar que Urabá sea un puerto seguro que haya vigilancia y que la policía haga la reducir la violencia en esta zona del país y sabemos que muchos comerciantes se sentirán inseguros si su mercancía queda en manos de delincuentes.

Verificar que los empleos que se brindaran a los habitantes de la zona de Urabá sean de muy buena calidad y que las escuelas que hay para la educación del personal que trabajara en este lugar sea de alto nivel educativo para que se pueda tener una buena dirección y la inversión sea mejor administrada.

5. Referencias bibliográficas

Banacol. (2016). Banacol. Obtenido de www.banacol.com/

BEMEL SAS. (2016) Costos vs Cartagena. Medellín.

BIRD. (2012). Proyecto Estratégico de Conectividad para el Noroccidente de. Banco de Iniciativas Regionales para el Desarrollo de Antioquia.

Construcción de puerto Urabá, (2012 Paula Andrea) www.portafolio.co

CCU. (2016) Cámara de comercio Urabá www.ccuraba.org.co

Cámara de Medellín. (2013). Proyecto Autopistas Federico Restrepo. Obtenido de www.camaramedellín.com.co

Efectos Dinámicos Del Puerto De Urabá. (Septiembre 2014) Obtenido de paraísos de Colombia: <http://www.paraisosdecolombia.com/>

Dinero. (2017). Realidad de Urabá más allá de las masacres. www.dinero.com

Dinero. (2017). Urabá lucha por llegar a ser nuevo polo de desarrollo. www.dinero.com

INVIAS. (2014). Vías del occidente antioqueño. www.invias.gov.co

Legicomex. (2013). Desarrollo portuario en Urabá. www.legocomex.com

PIO SAS. (2016). Puerto Antioquia Urabá. Obtenido de www.puertoantioquia.com.co

Portafolio. (2016). Sector bananero aumento sus exportaciones. www.portafolio.co.

Puerto Antioquia. (2016). Bienvenido a puerto Antioquia. www.puertoantioquia.com

UNIBAN. (2016). Uniban. Obtenido de www.uniban.com

Zona logística. (2015). Un nuevo Urabá. www.zonalogistica.com

