



“PUERTO DE URABA, UNA APUESTA DE FUNCIONAMIENTO
Y MEJORAMIENTO LOGÍSTICO”



Espinal Carvajal Yenny Alexandra

González Rave Rosalba

Institución Universitaria Esumer
Facultad de Estudios Internacionales
Medellín, Colombia

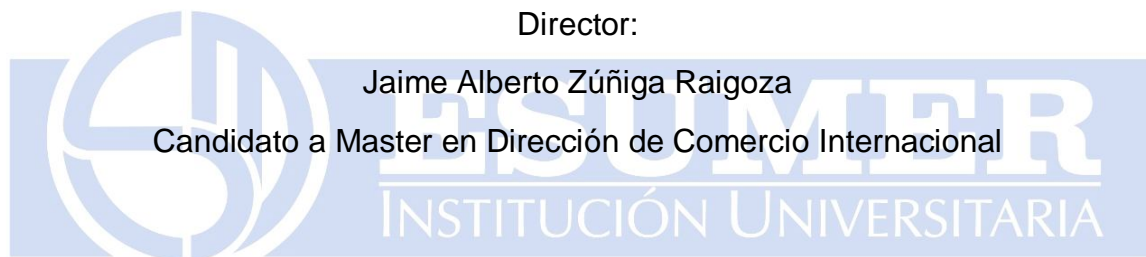
2012

“PUERTO DE URABA, UNA APUESTA DE FUNCIONAMIENTO
Y MEJORAMIENTO LOGÍSTICO”

Arbeláez Rivera Juan Pablo
Espinal Carvajal Yenny Alexandra
González Rave Rosalba

Trabajo de investigación presentado para optar al título de:
Profesional en Negocios Internacionales

Director:



Línea de Investigación:
Logística y Gestión de Cadena de Abastecimiento

Institución Universitaria Esumer
Facultad de Estudios Internacionales
Medellín, Colombia

2012

Dedicatoria

A Dios

Gracias por tus muchas promesas y cuidados: "...El Señor dirige los pasos de los suyos; se deleita en cada detalle de su vida." (Salmo 37:18)

A nuestros Padres

Que por medio de nuestro desarrollo profesional, ellos vean satisfechos sus mejores sueños para nuestras vidas. Gracias por su constante apoyo y dedicación en nuestra formación personal y profesional.



Finalmente, a nuestros maestros que nos inculcaron su entrega y dedicación a esta labor que hemos elegido

Todo este trabajo ha sido posible gracias a ellos.

A nuestros Amigos

Que gracias al equipo que formamos logramos llegar hasta el final del camino y que hasta el momento, seguimos siendo amigos: Yenny Alexandra Espinal Carvajal, Rosalba González Rave, Alejandra Osorio Lopera y Juan Pablo Arbeláez Rivera

Agradecimientos

*“...En cuestiones de cultura y de saber,
Sólo se pierde lo que se guarda;
Sólo se gana lo que se da.”*

Antonio Machado

A nuestros Maestros, Gracias por compartir de su experiencia y saber personal y profesional.

Resumen

Por medio de esta investigación, hemos podido delinear como serian las necesidades para un futuro funcionamiento y mejoramiento logístico del actual puerto de Urabá. Para la realización del mismo, se ha realizado una valoración del estado actual del puerto, en cuanto a sus condiciones de manejo de carga, la disponibilidad actual de rutas de comunicación terrestres, así como del estado de los túneles y puentes entre otros aspectos a tener en cuenta.

La metodología empleada en la realización de la misma investigación, ha partido de la identificación de 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 la investigación, hemos encontrados resultados que permiten configurar en el sistema llamado “Puerto de Urabá”, una alternativa perfectamente factible como acceso al océano atlántico y hacia el océano pacifico por medio del puerto seco anexo que se ha propuesto y que analizamos detenidamente. Solo falta la voluntad política y la unión de diferentes esfuerzos para hacer de esta una alternativa que dinamice la economía no solo de los departamentos aledaños, si no de toda Colombia y de la región circundante.

Abstract

Through this research, as would have been able to delineate the needs for future logistics operation and improvement of the existing port of Urabá. To achieve the same, there has been a valuation of the current state of the port, in terms of their load driving conditions, the current availability of land communication routes, as well as the state of the tunnels and bridges among others have into account.

The methodology used in conducting the same investigation, has come from the identification of the different aspects that make this port, a unique alternative in Colombia in terms of their potential strategic, geopolitical and logistics.

Through research, we found results that allow you to configure the system called "Puerto de Urabá" perfectly feasible as an alternative access to the Atlantic Ocean and into the Pacific Ocean through the dry port annex that has been proposed and carefully analyzed . Only the political will and unity of different efforts to make this an alternative that energizes the economy not only of neighboring departments, if not all of Colombia and the surrounding region.

Contenido

	Pág.
Resumen _____	VII
Abstract _____	VIII
Lista de Figuras _____	X
Lista de Tablas _____	X
Introducción _____	11
1. Formulación del Proyecto _____	13
1.1 Antecedentes _____	13
1.2 Planteamiento del Problema _____	16
1.3 Justificación _____	17
1.3.1. Justificación Teórica _____	17
1.3.2. Justificación Social _____	18
1.4 Objetivos _____	19
1.4.1. Objetivo General _____	19
1.4.2. Objetivos específicos _____	19
1.5 Marco metodológico _____	19
1.6 Método _____	21
1.7 Metodología _____	22
1.8 Alcances _____	23
2. Ejecución del Proyecto _____	25
2.1 Origen Antecedente y Evolución _____	25
2.2 Situación Actual _____	29
2.3 Capitanía de puerto de Turbo _____	30
2.4 Terminal de Contenedores _____	36
2.4.1. En el sector de Zungo _____	36
2.4.2. En el sector de Nueva Colonia _____	36
2.4.3. Embarcaderos para carga palletizada o suelta _____	37
2.4.4. Empresas relevantes establecidas no bananeras _____	37
2.4.5. Navieras: _____	39
2.5 Zonas Francas _____	40
2.6 Fortalezas _____	46
2.7 Desventajas _____	48
3. Hallazgos _____	51
3.1 Capacidad Actual del Puerto _____	51

3.2 Descripción de la Actividad Portuaria y Embarcaciones _____	51
3.3 Potencilización del Puerto de Urabá _____	54
3.4 Conexión desde el Puerto de Urabá _____	55
3.5 Importancia del Pacifico _____	57
3.6 Critica _____	57
4. Conclusiones y recomendaciones _____	61
4.1 Conclusiones _____	61
Referencias Bibliográficas _____	65

Lista de Figuras

	Pág.
Figura 1. Urabá y la Carretera al Mar _____	25
Figura 2. Vista de Puerto Cesar _____	27
Figura 3. Clases de Buques _____	29
Figura 4. Ruta del golfo Ruta del este _____	40
Figura 5. Beneficios Tributarios Nacionales _____	42
Figura 6. Beneficios Aduaneros _____	42
Figura 7. Beneficios Tributarios Locales _____	43
Figura 8. Distancia a Principales Puertos del Caribe _____	43
Figura 9. Interconexión con Panamá _____	56

Lista de Tablas

	Pág.
Tabla 1. Sociedad portuaria regional de Turbo _____	33
Tabla 2. Cuadro Comparativo de Importación _____	44
Tabla 3. Cuadro Comparativo de Exportación _____	45
Tabla 4. Análisis de Exportación _____	46
Tabla 5. Distancias a considerar en el Puerto de Urabá _____	47

Introducción

En un mundo en el que el consumo viene incrementando en las últimas décadas a pasos agigantados y constantes, y debido a que el movimiento de mercancías cada vez es mayor, no es extraño ver que los medios de transporte estén evolucionando para cada vez mover mas carga a un bajo costo con la firme intención de generar economías a escala que permitan la optimización de recursos por parte de todos los involucrados en la cadena logística, tales como, exportador, transportador e importador entre otros.

Se hace indispensable para todos los países contar con terminales adecuadas para albergar y recibir a las naves transportadoras de carga, para esto se pretende elaborar un nuevo proyecto de investigación para definir las potencialidades del puerto de Turbo en Urabá, teniendo en cuenta las variables actuales de accesibilidad, funcionalidad y posibles usuarios en caso de que las condiciones portuarias mejoren ostensiblemente.

Cabe resaltar que en Colombia las condiciones geográficas nos han jugado una mala pasada en cuento al tema de movilidad, no solo en lo terrestre, sino también en el acceso marítimo hacia nuestros puertos, ya que no contamos con la suficiente profundidad en los océanos que facilite la llegada de los grandes buques y si a eso le sumamos el hecho de que las ciudades más grandes e industrializadas están al interior del país, vemos que los costos de desplazamiento a las terminales sean relativamente altos comparados al de otros países, dando como resultado un encarecimiento del producto, ya que un gran porcentaje del costo se genera por el transporte. Esto representa ineficiencia y baja competitividad en un mundo en el que los que no estén a la par con los

“Puerto de Urabá, una Apuesta De Funcionamiento y Mejoramiento Logístico”

demás desaparecen o por lo menos dejar de existir en el competitivo mundo de los negocios internacionales.

Con la intención de buscar opciones para solucionar este gran inconveniente el gobierno colombiano ha venido buscando nuevas alternativas, entre ellas la expansión y masificación del puerto de Turbo mediante obras de conexión al interior del país como lo son las autopistas de la prosperidad, que harán los trayectos más cortos y económicos facilitando el transporte de carga en el país, también está la zona franca como impulsador de la región, ya que por sus múltiples incentivos harán que mas empresas acudan a esta zona. Todos estos planes de mejora en el puerto y accesibilidad a Urabá están contemplados por el gobierno nacional en el *Plan Nacional De Desarrollo 2012*, lo que hace pensar que a estas obras si se les dará la mayor prioridad posible.



1. FORMULACIÓN DEL PROYECTO

“Por su localización estratégica entre los dos mares (atlántico y pacífico), desarrollo e infraestructura, la región de Urabá es un escenario importante que contribuye al desempeño de la gestión del proceso logístico, este puede ofrecer grandes potencialidades para el mejoramiento del comercio internacional, tanto del departamento, como de Colombia, a través de la optimización de costos y tiempos en la cadena de distribución física internacional. Con este estudio se pretende identificar las ventajas y desventajas de la movilidad y logística del puerto de Urabá, demostrando como éste, su “reconstrucción” y mejoramiento puede ofrecer grandes oportunidades para el comercio exterior.” (El Colombiano, 2012)

1.1 Antecedentes

Los estudios para la escogencia de un puerto en la zona de Urabá, se iniciaron en agosto de 1926 con el contrato suscrito entre el departamento de Antioquia y la firma alemana Siemens Bauunion, que realizó una serie de estudios en el golfo: observaciones del tiempo, mareas y de los principales ríos que desembocan en el mismo.

Infortunadamente para el país y la región, este proyecto nunca se llevó a cabo, debido a la falta de interés oficial en los proyectos de la región y al poco desarrollo que tuvo la zona hasta la década del 60, época en la cual se presentaron características especiales en la producción y áreas de explotación de banano en Colombia que, ante el decaimiento de la zona bananera del magdalena, ve nacer la de Urabá, cuya fruta se identifica como la de mayor calidad en los mercados internacionales. Es así como en 1964 se inician las primeras exportaciones de banano. A partir de este momento comienza el crecimiento de la zona bananera por la cual se embarcan 850.000 toneladas de exportación al año, que hacen de

“Puerto de Urabá, una Apuesta De Funcionamiento y Mejoramiento Logístico”

la zona aun sin facilidades portuarias muy avanzadas uno de los más importantes en cuanto a exportaciones se refiere.

Al revisar el índice operativo portuario que presentan los puertos colombianos, se encuentra que la capacidad instalada está siendo afectada por el alto tráfico portuario que se presenta en la actualidad, lo que puede inferir en eficiencia operativa con niveles de congestión.

Por lo anterior, la ampliación de la capacidad portuaria constituye una prioridad a considerar en los lineamientos de política nacional, como aporte en la búsqueda de mayores niveles de competitividad para el país, y en la deseable reducción de costos logísticos; sin embargo, teniendo en cuenta la coyuntura económica actual, una desaceleración en la productividad mundial, en la demanda generalizada de bienes y servicios, y por lo tanto, en la demanda de servicios de transporte marítimo, el mejoramiento del puerto de Uraba deberá ser tomado como una oportunidad para la mejora progresiva de la infraestructura actual y la reducción de los índices de congestión, que el crecimiento del comercio exterior ha generado en el sistema portuario nacional durante los últimos años.

Teniendo en cuenta que existe una relación directa entre la productividad, el movimiento de carga de comercio exterior y la demanda de servicios de transporte marítimo, lo que implica que a medida que la producción exportable y las importaciones crezcan, los puertos colombianos deberán estar preparados a ofrecer una capacidad operativa que cubra los requerimientos que le imponga la demanda, en términos de eficiencia, eficacia y competitividad. (DNP, 2012)

Hoy en día Urabá solo cuenta con un embarcadero que han venido construyendo las empresas exportadoras de banano en Zungo y Nueva Colonia.

“Puerto de Urabá, una Apuesta De Funcionamiento y Mejoramiento Logístico”

La creciente importancia de la zona de Urabá y la necesidad de un puerto hizo posible que la atención oficial se dirigiera a esta zona. En el año de 1978, se entregó el estudio de un puerto para la zona de Urabá, auspiciado por la OEA y dirigido por planeación nacional. El objeto de este estudio consistió en la recopilación de la información básica, el establecimiento de la magnitud requerida para un puerto que atendiera las necesidades actuales y futuras de la región, la selección de los sitios técnica y económicamente más convenientes y las recomendaciones generales sobre las características del puerto, así como los estimativos de costos preliminares. Considerando que actualmente una de las principales debilidades del puerto, es que tiene un calado natural de 10 MTS que no es óptimo, porque no tiene los 13 MTS requeridos por los buques pospanamax que cargan 10 o más contenedores y que por su volumen reducen el costo de porteo entre 7% y 17% por contenedor. Los postmamax dominarán el traspaso mundial de contenedores y pasaran por el Canal de Panamá a partir del 2015. Igualmente resaltamos que para lograr cualquier avance en el tema de competitividad se debe realizar la construcción, reconstrucción y mejoramiento de la vía vial que se dirige al puerto de Uraba, ya que las condiciones de accesibilidad a este Municipio Antioqueño son bastante limitada impidiendo la movilización de camiones con entrada y salida de mercancías del puerto.

Actualmente, la infraestructura portuaria de Uraba tienen como función exclusiva atender las necesidades de la industria bananera, de una forma sencilla por medio de transferencia, buque, barcaza y embarcadero que cuenta con dos instalaciones, una en zungo y la otra en nueva colonia, en Turbo. Según un estudio presentado por Hidroestudios S.A., actualmente ambas instalaciones tienen problemas potenciales desde el punto de vista de navegación. Para la operación de los puertos se utilizan barcazas con capacidad para transportar entre 4 y 12 contenedores y equipos de carga con capacidad para manejar cantidades entre 10 y 30 toneladas anualmente. Esta capacidad de transporte y carga de la instalaciones portuarias de Turbo es aún muy pequeña para sumar la producción bananera con el resto de la producción antioqueña, que puede alcanzar aproximadamente 1.7 millones de toneladas anuales.

El puerto de Uraba es un puerto privado al servicio de las empresas bananeras UNIBAN y BANACOL. El puerto hoy mueve cerca de 1.8 millones de toneladas anuales, que incluyen algunas importaciones y exportaciones para empresas no bananeras. Más de 500 barcos llegan anualmente a Uraba a cargar banano y dejar insumos, fertilizantes y papel. Referencia Juan Camilo Quintero Secretario de Productividad y Competitividad de Antioquia.

Los equipos de cargue junto al río utilizan diferentes sistemas operativos, desde modernos puentes-grúas con capacidades variables entre 10 y 30 toneladas aptos para mover contenedores, hasta los sistemas de riel sinfín (polipastos) utilizados para mover carga paletizada. También existen grúas fijas y móviles de diferentes capacidades.

“Puerto de Urabá, una Apuesta De Funcionamiento y Mejoramiento Logístico”

Se considera que la capacidad para manejar cargas en las instalaciones de Nueva Colonia y Zungo es aproximadamente la siguiente: Capacidad para manejar banano 2.5 millones de toneladas/año (EPM)

Con base en el estudio de la OEA y dada la urgente necesidad del puerto, UNIBAN solicitó al CONPES (Consejo Nacional de Política Económica y Social), permiso para construir un puerto en el golfo de Urabá, obteniendo la licencia en el mes de mayo de 1981.

En 1992, el Corpes de occidente adelantó un estudio para la construcción de un puerto de aguas someras en Bahía Colombia.

En 1995, el Corpes de occidente contrató con las firmas Álvaro Pachón y Asociados Ltda. E Hidroestudios S.A. La elaboración del estudio de la factibilidad para la construcción del puerto de Urabá y una zona industrial conexas. Dicho estudio evaluó 5 alternativas para la construcción: Puerto Cesar, Bahía de Turbo, La Unión, Punta coquito y el estuario del río León.

En 1997, la firma Hidroestudios S.A. Realizó una extensión del estudio de factibilidad para la construcción del puerto de Urabá y una zona industrial conexas, evaluando el proyecto con localización en la Bahía de Turbo. Ese estudio fue contratado por el Corpes de Occidente.

En el año 2006, la firma Aquaterra – consultores asociados S.A. presentó una propuesta metodológica para la realización de estudios de factibilidad, geotécnicos, ambientales y diseños definitivos. También en el 2006, la promotora de proyectos, la cámara de comercio de Medellín para Antioquia, la ANDI y los bananeros formaron una alianza para impulsar la construcción del puerto de Urabá. La alianza está encargada de realizar los estudios de demanda de carga que tendría el terminal portuario y de contratar los estudios de viabilidad técnica para la construcción de dicho puerto.

La Sociedad Promotora de Proyectos S.A. (UNIBAN, BANACOL, Augura, Proantioquia, CCI y Grupo –Bananeras) encargada del estudio de prefactibilidad para la construcción del puerto de Uraba, sostiene que este si es viable, según varios estudios que realizó el grupo español Sener en el 2006, quien afirmó que la construcción de éste costaría alrededor de US\$350.000 millones. Las inversiones para la primera etapa del puerto de Uraba serían del orden de los 50 millones de dólares, pero en total, ascenderían a los 350 millones de dólares, recursos que saldría del sector privado y posiblemente del sector financiero a través de entidades multilaterales”. (ANTIOQUI, 2008).

1.2 Planteamiento del Problema

Evidenciar los problemas de los procesos de logística - transporte, planteándose al puerto de Uraba como estrategia de expansión, conectividad y competitividad

“Puerto de Urabá, una Apuesta De Funcionamiento y Mejoramiento Logístico”

para el país, estableciéndolas a través del análisis de las ventajas y desventajas de la logística del puerto de Uraba, cerrando la brecha entre lo que es el puerto desde la gestión del proceso logístico y lo que debería ser (el deber ser de un modelo de gestión del proceso logístico).

Una de las principales debilidades del puerto, es que tiene un calado natural que no es óptimo para operar, tiene acceso al Municipio Antioqueño limitado impidiendo la movilización de camiones con entrada y salida de mercancías del puerto.

Posee una infraestructura portuaria sencilla realizada por medio de transferencia, buque, barcaza y embarcadero que cuenta con dos instalaciones, una en zungo y la otra en nueva colonia, en Turbo.

Con este estudio pretendemos encontrarle una solución a estos problemas dando a conocer las condiciones actuales del precario funcionamiento de este puerto y señalando la falta de infraestructura a la que se ve enfrentado.

1.3 Justificación

1.3.1. Justificación Teórica

Mediante un estudio general se pretende realizar un análisis sobre la importancia del puerto de Urabá para la comercialización colombiana a nivel internacional, ya que siempre ha sido obligatorio realizarla a través de los puertos del atlántico y pacífico por la falta de infraestructura en otras terminales. El puerto de Urabá constituye para todos una gran oportunidad que lograría dinamizar el comercio, además de ser pieza fundamental por su cercanía con el interior del país y de conexión con el mercado internacional.

La cadena logística no comienza en los puertos. En realidad, comienza en el lugar de producción de la materia prima y va hasta los centros de consumos en los países de destino. Las Zonas de Actividades Logísticas Portuarias generan valor agregado de diversas maneras, como pueden ser la agrupación y desagrupación de cargas, el embalaje, la paletización, etiquetado, etc. Estos servicios de valor agregado se pueden concretar gracias a la ruptura de carga que se realiza cuando se lleva a cabo el cambio de modo (marítimo a terrestre), lo que constituye lo que se conoce como La Función Logística del Puerto.

A la región del Urabá y Antioquia y todo el occidente Colombiano, le urge una infraestructura moderna sobre el litoral, que enlace el sistema de puertos del país y pueda responder con una operación portuaria económica, rápida, y segura a las necesidades que impone la globalización de la economía aprovechando el crecimiento económico colombiano de los últimos 10 años



1.3.2. Justificación Social

Este estudio resulta beneficioso desde el punto de vista de las empresas exportadoras e importadoras, pretendiendo mostrar los beneficios y facilidades tanto económicas como logísticas, que ofrece para la economía colombiana el puerto de Urabá. Ya que los altos costos en fletes que genera el transporte desde los puertos ya existentes como lo son Cartagena, Santa Marta, y Barranquilla le restan competitividad al país. Por esto se ve al puerto de Urabá un diamante en bruto, en el que se debe invertir, logrando así mejorar la competitividad de este frente a los otros puertos del país en aras de mejorar el crecimiento de la economía. También se vería beneficiado el ente gubernamental ya que al a ver más facilidades para la operación de este puerto empezara a incentivar la migración de las empresas a esta zona, lo que refleja un gran contribución tributaria al desarrollo de la región además aumentaría el empleo y se dinamizaría la construcción.

“Puerto de Urabá, una Apuesta De Funcionamiento y Mejoramiento Logístico”

1.4 Objetivos

1.4.1. Objetivo General

Analizar la importancia del puerto de Uraba como escenario logístico para las operaciones comerciales internacionales.

1.4.2. Objetivos específicos

- Caracterizar la operación y funcionamiento, ventajas y desventajas, de la gestión del proceso logístico del puerto de Urabá.
- Comparar el proceso de gestión logística del puerto de Urabá con el proceso y funcionamiento de otros puertos nacionales e internacionales.
- Demostrar la importancia y proponer estrategias de gestión para la eficiencia del proceso logístico del puerto de Urabá como motor de desarrollo de la región y el país en el comercio internacional.

1.5 Marco metodológico


El transporte marítimo está notablemente influido por dos nodos operativos cada vez más importantes: los puertos y las Zonas de Actividades Logísticas (ZALs). Lejos de operar de manera independiente entre sí, ambos espacios apuntan, en la actualidad, a conectarse de manera más fluida, con el objetivo de agilizar las operaciones y aportar un mayor valor agregado al movimiento general de las cargas.

Los puertos son los principales nodos de la red física del transporte marítimo. Éstos son competitivos y cumplen su función siempre y cuando sean capaces de ofrecer al comercio internacional y a las líneas navieras, servicios rápidos, flexibles y seguros. La influencia de la función logística en los puertos sobre la competitividad del comercio exterior de un país es muy alta.

“Puerto de Urabá, una Apuesta De Funcionamiento y Mejoramiento Logístico”

En función de esto, los puertos modernos deben formar parte de las cadenas logísticas de producción, transporte y distribución, y no desarrollar sus actividades como un eslabón independiente. El nivel de integración es fundamental y esto se logra ofreciendo una variada gama de servicios, lo que potencia la captación y fidelización del principal cliente del puerto: “la carga”. La consideración de un puerto desde una perspectiva logística significa que no sólo se deben tener en cuenta las actividades que se desarrollan en el entorno del ámbito portuario, sino también la influencia que estas actividades tienen sobre el transporte anterior y posterior a dicho puerto.

Desde el punto de vista logístico, los puertos ocupan una posición estratégica en el sistema actual de producción, comercio y transporte internacional, en especial si se consideran los siguientes factores:

- 
- Son los puntos de partida y llegada del transporte marítimo
 - Los mayores movimientos de carga se llevan a cabo por vía marítima.
 - Los puertos constituyen la mayor interfaz entre modos de transporte, además de ser importantes centros de información.
 - El puerto moderno es un nodo dinámico de una red compleja de producción y distribución internacional.

Se pretende que en el puerto Urabá se pueda disponer de una infraestructura moderna y verdaderamente competitiva, adaptada a la realidad de la interdependencia comercial globalizada. Con la experiencia logística que el terminal ha adquirido en 40 años de funcionamiento y con su especial localización estratégica, este puerto se considera en Colombia un proyecto económicamente viable, muy especialmente por estar íntimamente vinculado a otros mega-proyectos como las Autopistas de la Montaña, la Autopista de las Américas.

“Puerto de Urabá, una Apuesta De Funcionamiento y Mejoramiento Logístico”

“Para aproximarnos a una propuesta de mejoramiento para el funcionamiento logístico del puerto de Urabá, recurriremos al análisis *de bases teóricas y conceptuales de autores y especialistas en el tema* y de la literatura investigativa sobre los proyectos y las propuestas orientadas al mejoramiento de la competitividad y desarrollo general de Antioquia, como el CONPES y el IDEA. Para realizar esto, tomaremos en cuenta las iniciativas tanto privadas como públicas para mejorar la infraestructura que posibilite la entrada y salida de productos desde el valle de Aburra hasta el Golfo de Urabá, así como también todas las adecuaciones necesarias para la construcción de un puerto que pueda atender la demanda proyectada y los servicios asociados a la logística.¹”

Partimos de la base que el puerto de Urabá representa la mejor alternativa por cercanía, para poder comercializar los productos desde el interior del País hasta los puertos localizados en el Atlántico, incrementándose así, de manera significativa la oportunidad y rapidez de responder a los retos planteados por la globalización mundial, campo en el cual Colombia tiene un atraso de por lo menos 40 años. Esta demanda ha generado la necesidad de la ampliación y construcción de nuevos puertos y Colombia no puede estar ajena a este contexto internacional, sobre todo conociendo la actual situación de los puertos de Cartagena y Buenaventura que han están a punto de colapsar.”(Ponencia y conexión férrea interoceánica).

1.6 Método

La metodología propuesta para analizar el proyecto de investigación, es la descriptiva, la cual permite presentar una amplia descripción del estado en términos logísticos del puerto de Urabá y las proyecciones de crecimiento y ampliación que se tienen frente a la evolución del comercio internacional y el sistema logístico de transporte marítimo.

¹ Instituto para el Desarrollo de Antioquia. www.idea.gov.co

“Puerto de Urabá, una Apuesta De Funcionamiento y Mejoramiento Logístico”

1.7 Metodología

La información ha sido recolectada a través de fuentes secundarias, especialmente de Internet con el propósito de hallar la información más actualizada.

Para desarrollar el trabajo de grado se tiene en cuenta las siguientes fuentes de información:

Secundarias: La información se recopila por medio de los estudios previos y estadísticas relacionados con el tema, congregados en la internet, revistas, libros y afines. La información pertinente y relacionada con el tema de la investigación se recopila para procesarla y analizarla, con los créditos de referencia bibliográfica y de cibergrafía requeridos. Efectivamente, se trata de la consulta a literatura relacionada con el tema incluyendo el desarrollo de proyectos similares en el país o en otros países. Consulta la información obtenida desde las páginas oficiales de las entidades públicas o privadas relacionadas con el tema y que determinan las directrices y políticas relacionadas con el objeto de estudio

Métodos de investigación como herramientas para alcanzar los objetivos planteados:

Revisión Bibliográfica: Con el fin de realizar un proceso investigativo profundo, se utilizarán medios como el internet, las bibliotecas, revistas y las investigaciones realizadas previamente a este tema. Como Para el estudio de este tema nos basaremos en diferentes investigaciones que han realizado organizaciones como el Instituto para el desarrollo de Antioquia (IDEA); la Gobernación de Antioquia, o la recién creada Empresa promotora del Puerto de Urabá". La promotora del Puerto de Urabá, CCMA, IDEA, ETC

“Puerto de Urabá, una Apuesta De Funcionamiento y Mejoramiento Logístico”

Análisis De Datos: Para ordenar la información recolectada con las, cifras y realizar su posterior análisis, se utilizará Microsoft Word y Microsoft Excel, lo cual permite plasmar la información y/o los datos, con las cuales se podrán realizar gráficas, cuadros y su respectiva interpretación.

Elaboración De Informes: Se concluye con los informes con la idea de mostrar los resultados obtenidos y realizar una comparación de los datos encontrados en la revisión bibliográfica y en las entrevistas.

1.8 Alcances

El desarrollo del proyecto, desde la Asignación de asesor, hasta la correspondiente Presentación y sustentación del proyecto final se ha proyectado que tenga una duración de seis meses. Después de la presentación del Ante proyecto. Para determinar el área física donde se analizará el proyecto, se tendrá en cuenta que el mismo está limitado al área física del puerto de Urabá, a su entorno físico, así como a las vías férreas, marítimas, aéreas y fluviales que influyen el mismo. Este trabajo se limitara a realizar un diagnostico del proceso logístico que involucra el puerto de Urabá.

.

2. EJECUCIÓN DEL PROYECTO

2.1 Origen Antecedente y Evolución

Figura 1. Urabá y la Carretera al Mar



Los antecedentes históricos del puerto sobre el golfo de Uraba, van de la mano de la búsqueda de una salida desde la ciudad de Medellín, hasta un puerto sobre el océano atlántico. Este impulso dio origen al desarrollo de la llamada “Carretera al Mar” por parte de la dirigencia antioqueña, encabezada por el empresario antioqueño Gonzalo Mejía². Los trabajos para la terminación de la Carretera al Mar se iniciaron el 6 de Mayo de 1926, llegando hasta el municipio de Cañas Gordas en 1934 y hasta 1942 hasta Dabeida, pero sería solo hasta el año de 1955 que la carretera al mar llegaría hasta a Turbo, bajo el gobierno del general Rojas Pinilla, impulsada principalmente por el esfuerzo de la sociedad medellinense de la época.³

En épocas recientes, varios gobiernos se dieron a esta tarea de mejorar la vía al mar, entre ellos, el del presidente antioqueño Belisario Betancur, hasta que llegó el día de enfrentar el tramo de Medellín a Santa Fe de Antioquia. Las soluciones iban desde la rectificación de ese trayecto hasta la construcción de uno totalmente nuevo que partía de San Antonio de Prado y llegaba a cercanías de Sopetrán.⁴

²Gaviria, Luis M. Uraba y la Carretera al Mar. En <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/viajes-y-descripciones/uraba>

³Historia de Antioquia <http://www.historiadeantioquia.info/historia-de-antioquia/vias-al-progreso.html>

⁴¿Cuáles fueron los hechos que llevaron al país a tomar la decisión de emprender uno de los megaproyectos viales más ambiciosos de su historia reciente?. Tunel de Occidente Fernando Gómez Martínez. http://www.tuneldeoccidente.com/index.php?option=com_content&view=article&id=189&Itemid=116

Su propósito era que se negociara los términos de contratación de los estudios definitivos del túnel, y así se hizo. El 7 de febrero de 1994 se dio comienzo, con la certeza de que el trazado sugerido por Boquerón era la propuesta más radical, más ambiciosa y más acertada.

En los 4.642 m. el túnel desciende con una pendiente de 2.25% hasta el portal occidental, ubicado a media ladera en la margen derecha de la quebrada La Frisola, sobre la cota 1.919. A partir de este punto, la vía desciende rápidamente por la margen derecha de dicha quebrada, cruzando su afluente, quebrada La Volcana, y pasando por encima del caserío La Aldea, continuando luego por la parte media de la vertiente derecha de la quebrada La Sucia, cruzando sus afluentes las quebradas La Potrera y Miserenga, continuando siempre a media ladera, hasta llegar al Boquerón de Piedra Negra donde se cruza hacia la cuenca de la quebrada San Juan, hasta llegar a la quebrada Guarancú, siguiendo su margen izquierda hasta cruzarla cerca del morro de Los Chivos en –km 36+200 – el cual es cruzado a través de viaducto; luego se atraviesa la quebrada Muñoz en dos ocasiones y posteriormente la quebrada Guaracú, cerca de la desembocadura del río Aurrá. Se continúa por la margen izquierda del último a media ladera, hasta empalmar con abscisa 39+400, cota 530 m.s.n.m., con la vía al mar, lo que significa una disminución de 20 kms respecto a la vía anterior.

La nueva distancia entre Medellín y Santa Fe de Antioquia es de 52 km, en contraste con los 74 km anteriores (distancias medidas desde la Facultad de Minas). La reducción de la longitud se concentra en el tramo Medellín-San Jerónimo, que pasa de 55 km a 33 km, aproximadamente. Eso significa que, con la velocidad del proyecto, que es 60 km/h, se puede viajar a San Jerónimo en casi media hora, en contraste con el tiempo de viaje anterior a sus construcción que era hora y media, aproximadamente.

Figura 2. Vista de Puerto Cesar

Parelelamente a la construcción de la Carretera al mar, se había iniciado desde el año de 1912 la construcción de un primer puerto, llamado Puerto Cesar, que estaba dotado de muelle, vías ferreas y un faro. Este puerto estaba ubicado sobre la margen oriental del golfo de uraba. El primer propósito de este puerto era la de exportar los productos propios de los valles de los ríos León, Riosucio y del Alto Sinu.⁵



Los primeros estudios técnicos para la elección de la mejor ubicación del puerto en la zona del golfo de Urabá, se iniciaron en agosto de 1926 con un contrato suscrito entre el departamento de Antioquia y la firma alemana Siemens Bauunion, que realizó una serie de estudios en el golfo que incluyeron: observaciones del tiempo, mareas y de los principales ríos que desembocan en el mismo.

Infelizmente para el país y la región, este proyecto nunca se llevó a cabo, debido a la falta de interés oficial en los proyectos de la región y al poco desarrollo que tuvo la zona hasta la década del 60, época en la cual se presentaron características especiales en la producción y áreas de explotación de banano en Colombia que, ante el decaimiento de la zona bananera del Magdalena, ve nacer la de Urabá, cuya fruta se identifica como la de mayor calidad en los mercados internacionales. Es así como en 1964 se inician las primeras exportaciones de banano. A partir de este momento comienza el crecimiento de la zona bananera por la cual se embarcan 850.000 toneladas de exportación al año, que hacen de la zona aun sin facilidades portuarias muy avanzadas uno de los más importantes en cuanto a exportaciones se refiere.

Con base en el estudio de la OEA y dada la urgente necesidad del puerto, UNIBAN solicitó al CONPES (Consejo Nacional de Política Económica y Social), permiso para construir un puerto en el golfo de Urabá, obteniendo la licencia en el mes de mayo de 1981.

⁵Ospina Tulio. "Antioquia se vuelve hacia el atlántico". Artículo de prensa, 15 de Abril de 1912

En 1992, el Corpes de occidente adelanto un estudio para la construcción de un puerto de aguas someras en Bahía Colombia.

En 1995, el Corpes de occidente contrato con las firmas Álvaro Pachón y Asociados Ltda. E Hidroestudios S.A. La elaboración del estudio de la factibilidad para la construcción del puerto de Urabá y una zona industrial conexas. Dicho estudio evaluó 5 alternativas para la construcción: Puerto Cesar, Bahía de Turbo, La Unión, Punta coquito y el estuario del río León.

En 1997, la firma Hidroestudios S.A. Realizo una extensión del estudio de factibilidad para la construcción del puerto de Urabá y una zona industrial conexas, evaluando el proyecto con localización en la Bahía de Turbo. Ese estudio fue contratado por el Corpes de Occidente.

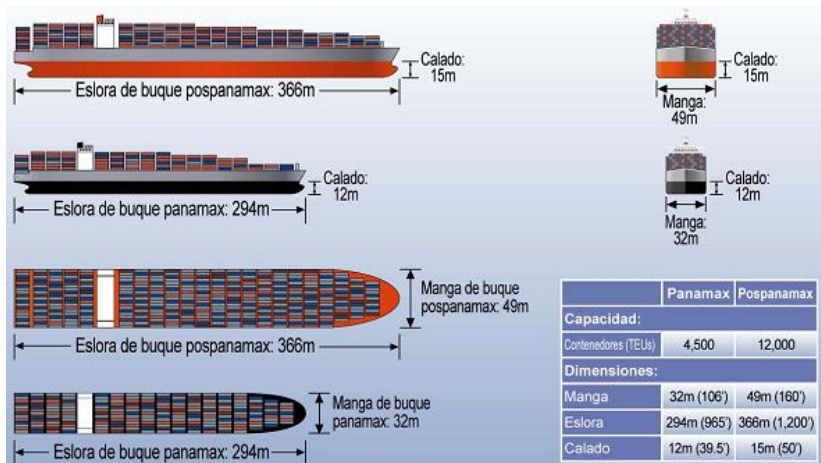
En el año 2006, la firma Aquaterra – consultores asociados S.A. presentó una propuesta metodológica para la realización de estudios de factibilidad, geotécnicos, ambientales y diseños definitivos. También en el 2006, la promotora de proyectos, la cámara de comercio de Medellín para Antioquia, la ANDI y los bananeros formaron una alianza para impulsar la construcción del puerto de Urabá. La alianza está encargada de realizar los estudios de demanda de carga que tendría el terminal portuario y de contratar los estudios de viabilidad técnica para la construcción de dicho puerto.

La Sociedad Promotora de Proyectos S.A. (UNIBAN, BANACOL, Augura, Proantioquia, CCI y Grupo –Bananeras) encargada del estudio de prefactibilidad para la construcción del puerto de Uraba, sostienen que este si es viable, según varios estudios que realizo el grupo español Sener en el 2006, quien afirmó que la construcción de éste costaría alrededor de US\$350.000 millones. Las inversiones para la primera etapa del puerto de Uraba serían del orden de los 50millones de dolares, pero en total, ascenderían a los 350 millones de dólares, recursos que saldría del sector privado y posiblemente del sector financiero a través de entidades multilaterales”. (ANTIOQUI, 2008).

2.2 Situación Actual

Hoy en día Urabá solo cuenta con un embarcadero que ha venido construyendo las empresas exportadoras de banano.

Figura 3. Clases de Buques



La creciente importancia de la zona de Urabá y la necesidad de un puerto hizo posible que la atención oficial se dirigiera a esta zona. En el año de 1978, se entregó el estudio de un puerto para la zona de Urabá, auspiciado por la OEA y dirigido por

planeación nacional. El objeto de este estudio consistió en la recopilación de la información básica, el establecimiento de la magnitud requerida para un puerto que atendiera las necesidades actuales y futuras de la región, la selección de los sitios técnica y económicamente más convenientes y las recomendaciones generales sobre las características del puerto, así como los estimativos de costos preliminares. Considerando que actualmente una de las principales debilidades del puerto, es que tiene un calado natural de 10 MTS que no es óptimo, porque no tiene los 13 MTS requeridos por los buques pospanamax que cargan 10 o más contenedores y que por su volumen reducen el costo de porteo entre 7% y 17% por contenedor. Los postmamamax dominarán el trasito mundial de contenedores y pasaran por el Canal de Panamá a partir del 2015. Igualmente resaltamos que para lograr cualquier avance en el tema de competitividad se debe realizar la construcción, reconstrucción y mejoramiento de la maya vial que se dirige al puerto de Uraba, ya que las condiciones de accesibilidad a este Municipio Antioqueño son bastante limitada impidiendo la movilización de camiones con entrada y salida de mercancías del puerto.

Actualmente, la infraestructura portuaria de Uraba tienen como función exclusiva atender las necesidades de la industria bananera, de una forma sencilla por medio de transferencia, buque, barcaza y embarcadero que cuenta con dos instalaciones, una en zungo y la otra en nueva colonia, en Turbo. Según un estudio presentado por Hidroestudios S.A., actualmente ambas instalaciones tienen problemas potenciales desde el punto de vista de navegación. Para la operación de los puertos se utilizan barcazas con capacidad para transportar entre 4 y 12 contenedores y equipos de carga con capacidad para manejar

“Puerto de Urabá, una Apuesta De Funcionamiento y Mejoramiento Logístico”

cantidades entre 10 y 30 toneladas anualmente. Esta capacidad de transporte y carga de las instalaciones portuarias de Turbo es aún muy pequeña para sumar la producción bananera con el resto de la producción antioqueña, que puede alcanzar aproximadamente 1.7 millones de toneladas anuales.

El puerto de Uraba es un puerto privado al servicio de las empresas bananeras UNIBAN y BANACOL. El puerto hoy mueve cerca de 1.8 millones de toneladas anuales, que incluyen algunas importaciones y exportaciones para empresas no bananeras. Más de 500 barcos llegan anualmente a Uraba a cargar banano y dejar insumos, fertilizantes y papel. Referencia Juan Camilo Quintero Secretario de Productividad y Competitividad de Antioquia.

Los equipos de carga junto al río utilizan diferentes sistemas operativos, desde modernos puentes-grúas con capacidades variables entre 10 y 30 toneladas aptos para mover contenedores, hasta los sistemas de riel sinfín (polipastos) utilizados para mover carga paletizada. También existen grúas fijas y móviles de diferentes capacidades.

Se considera que la capacidad para manejar cargamentos de banano en las instalaciones de Nueva Colonia y Zungo es aproximadamente 2.5 millones de toneladas/año (EPM)

Descripción embarcadero de Zungo : CONCRETO S.A. construyó, entre septiembre de 1991 y agosto de 1992, para la empresa BANADIX S.A. el Embarcadero Zungo, en el municipio de Carepa, Departamento de Antioquia, a orillas del mar Caribe, Colombia. La obra consistió en la construcción de un embarcadero con muelle plataformas cubiertas para carga, puente grúa, bodegas, astilleros, patio, bodegas, oficinas para el descargue y embarque de banano, así como las carreteras de acceso para la explotación de éste, su principal producto.

2.3 Capitanía de puerto de Turbo

La Capitanía de Puerto de Turbo, ejerce su jurisdicción de acuerdo con lo contemplado en la Resolución 0825 del 27 de diciembre de 1994 y comprende desde punta Arboletes hasta el límite con la República Panameña Cabo Tiburón,

“Puerto de Urabá, una Apuesta De Funcionamiento y Mejoramiento Logístico”

incluyendo el río Atrato: desde un kilómetro antes de la iniciación de sus deltas incluyendo sus desembocaduras en el golfo de Urabá.

Al puerto de Turbo arriban motonaves de bandera extranjera con la finalidad de cargar banano y plátano. Estos buques se concentran en las zonas de fondeo de cargue, en donde le son embarcadas cajas del producto. En este puerto y específicamente en los fondeaderos de cargue como medida para prevenir el desarrollo de actividades ilícitas, está prohibido que se acerquen a los buques otras embarcaciones y que suban a bordo personas ajenas al embarque del banano. Los capitanes no están autorizados para permitir el ingreso a bordo de personal diferente a los embarcadores, sin el debido permiso de la Capitanía de Puerto. Igualmente, deben advertir a sus tripulantes de esta restricción.

Los capitanes cuentan con el apoyo de patrulleras de la Armada Nacional, que pueden ser contactadas por los canales VHF 16 y 13. (Ver tabla 1)

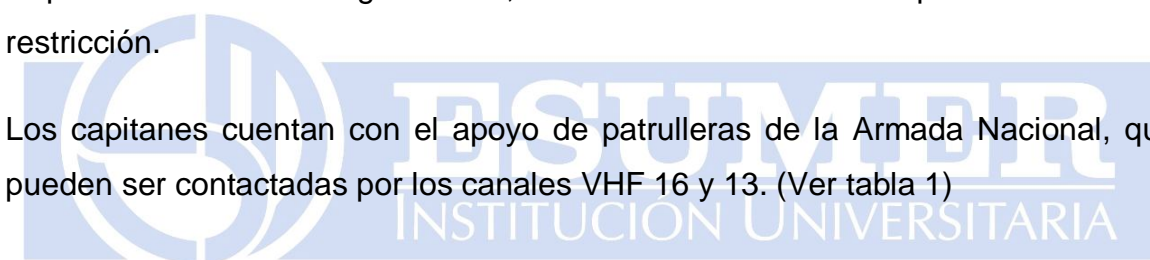


Tabla 1. Sociedad portuaria regional de Turbo

ZONA PORTUARIA DE TURBO													
Sociedad			Radicado			Inversiones propuestas	Tipo de carga a movilizar	Volúmenes		Calado			Plazo solicitado
			Año	Mes	Día			Año inicial	Año final	Canal de acceso	Zona de atraque	Zona de maniobras	
Concesión	1	Puerto bahía Colombia de Urabá S.A	2010	Enero	8	USD150.204.685	Graneles	2.200.000 ton	3500000 ton				20 años
Concesión	2	Sociedad portuaria del Darién Puerto Uribe	2010	Agosto	20	USD 34.793.450	Graneles sólidos, banano y madera	30000 ton/año	1450000 ton/año				20 años
Homologación	3	Solicitud de homologación de los embarcaderos de Zúñiga y Nueva Colonia	2010	Marzo	19	N/A		N/A	N/A				

ZONA PORTUARIA DE TURBO													
Sociedad			Radicado			Inversiones propuestas	Tipo de carga a movilizar	Volúmenes		Calado			Plazo solicitado
			Año	Mes	Día			Año inicial	Año final	Canal de acceso	Zona de atraque	Zona de maniobras	
Homologación	4	Solicitud de homologación de los embarcaderos de Zúñiga y Nueva Colonia	2010	Marzo	19	N/A		N/A	N/A				
Homologación	5	Solicitud de homologación de muelles fluviales concedida por resolución 9877 de 1993	2010	Marzo	19	N/A		N/A	N/A				
Homologación	6	Solicitud de homologación de permiso de operación de muelles fluviales concedido por resolución 003403 de 2000	2010	Marzo	19	N/A		N/A	N/A				

En las graficas anteriores se muestra como las sociedades portuarias hacen sus proyecciones de inversión en millones de dólares, tipos de carga a movilizar, en gran parte salidos, gráneles, banano y madera y también los volúmenes para cada uno de los años de actividad que tienen presupuestados en este puerto.

Conexiones del puerto hacia el interior del país La construcción de la mega obra Autopistas de la Montaña en conjunto con el puerto de Urabá será un factor clave para la competitividad del país ofreciendo un puerto más cercano en el Atlántico; sin embargo, el alto costo de estas obras está arriesgando su construcción; por esto es importante establecer prioridades de acuerdo con el panorama descrito para así poder financiar los tramos más relevantes para el comercio exterior y la economía, es decir, Ancón-Sur-Tres Puertas, Túnel de Occidente-El Tigre y el puerto de Urabá. Al igual que el puerto de Urabá y las Autopistas de la Montaña, el tren hacia el río Magdalena también pretende consolidar un transporte económico en articulación con el río Magdalena que desemboca en el puerto de Barranquilla. Esta iniciativa tiene relaciones dialécticas con el puerto antioqueño y las autopistas de la montaña ya que ambos cumplen la misma función; por ello la propuesta es eliminar el tren para ayudar a la financiación de las autopistas y el puerto hacia Urabá o emplear este mismo en dirección hacia el litoral antioqueño en reemplazo de las autopistas, ya que este tramo es una menor distancia hacia el Atlántico y sería aún más económico ya que no se tendría que transbordar en el río Magdalena. La determinación de las vías más relevantes para el comercio exterior y el desarrollo *departamental evitará inversiones* muertas y reducirá costos en la consecución de carreteras ineficaces. Urabá se convertirá en el eje logístico del transporte de carga internacional del occidente andino; de ahí resultará un comercio exterior más dinámico y competitivo con gran incidencia en el desmoronamiento de barreras infraestructurales y topográficas.

2.4 Terminal de Contenedores⁶

2.4.1. En el sector de Zungo

- 15 mil metros cuadrados perfectamente adecuados para el almacenamiento y movimiento de contenedores.
- Subestación eléctrica de 1.000 kva.
- 8 Power Packs con potencias entre 200 y 500 kva.
- 1 planta de generación de nitrógeno de 400 cfm @ 120 psi.
- Taller para mantenimiento de contenedores refrigerados, cumpliendo las normas del Institute of International Container Lessors (IICL).
- Seguridad y vigilancia apoyados por cámaras.

En la actualidad estamos trabajando en la adecuación de 8.000 metros cuadrados adicionales, que aumentarán nuestra capacidad de operación.

2.4.2. En el sector de Nueva Colonia

- 5 mil metros cuadrados perfectamente adecuados para el almacenamiento y movimiento de contenedores.
- Subestación eléctrica de 800 kva.
- 4 Power Packs con potencias entre 200 y 500 kva.
- 1 planta de generación de nitrógeno de 400 cfm @ 120 psi.

⁶ BANACOL Cultivando Bienestar. Capacidad de Urabá. Terminal de Contenedores. <http://www.banacol.com/NewsDetail/218/1/Capacidad>

- Taller para mantenimiento de contenedores secos, cumpliendo las normas del Institute of International Container Lessors (IICL).
- Seguridad y vigilancia apoyados por cámaras.

En la actualidad se está trabajando en la adecuación de 4.000 metros cuadrados adicionales, que aumentarán nuestra capacidad de operación.

2.4.3. Embarcaderos para carga palletizada o suelta

- **Nueva Colonia:** Dos embarcaderos con capacidad de carga de 250 t/h cada uno.
- **Zungo:** Un embarcadero con capacidad de carga de 300 t/h.



2.4.4. Empresas relevantes establecidas no bananeras⁷

- Cajas de cartón (Corrugados del Darién y Fabrica de cartón de cajas de C.I. UNIBAN)
- Fábrica de plásticos (Fábrica de plásticos de C.I. BANACOL)
- Astilleros para construir barcas y planchones (Astillero UNIBAN, Astillero BANACOL)
- Fábricas de estibas (Madesierra, Belmonte, Maderas y estructuras, Retiro)
- Fábricas de productos alimenticios.

⁷ *Economía y Generalidades. Agrícola Santamaría.*
http://santamaria.com.co/index.php?option=com_content&view=article&id=30:donde-estamos&catid=2&Itemid=145&showall=&limitstart=1

- Fábricas de carrocerías para camiones (Carrocerías Popeye, Carrocerías Currulao)
- Fábricas de muebles de madera fina (Aserrío Chinita, Aserrío los cuartos, Muebles Carepa, Aserrío Osvaldo Restrepo; Uramuebles, Muebles Tekaban)
- Embotelladoras de Postobón y Coca Cola.
- Almacenes Éxito, Carrefour.

Empresas que utilizan los servicios el puerto actualmente son:

- UNIBAN
- BANACOL
- Augura
- PROANTIOQUIA
- Grupo Bananeras
- Industrias Extra
- Familia



UNIBAN⁸: Es la primera Compañía bananera Colombiana, con un 32 % de participación en las exportaciones de banano y un 43 % en exportaciones de plátano. Su mercado está conformado por la Unión Europea, Norteamérica y otros mercados no tradicionales como el Mediterráneo, Rusia y China.

La Ruta del Golfo: Freeport - Turbo - Costa Rica - Turbo

La Ruta del Este: Philadelphia - Turbo - Costa Rica Philadelphia

⁸ www.uniban.com

BANACOL⁹: Estamos en los puertos de *Eddystone PA, en los Estados Unidos, Turbo en Colombia y Moín en Costa Rica*, con una frecuencia semanal y con cortos tiempos de tránsito, debido a la naturaleza de los productos que transportamos en nuestra rotación hacia el norte, lo que puede representar una ventaja, en la medida en que involucra menos días de inventario.

Industrias Estra: esta empresa tiene operaciones con clientes tanto nacionales como extranjeros entre los cuales se destacan las rutas marítimas que utilizan para exportar producto terminado e importar materia prima.

Ecuador, Perú, Argentina, Uruguay, Bolivia, Panamá, Costa Rica, República Dominicana y México.

Por el embarcadero de Urabá no solo salen flores o banano, también entran otros productos como: papel, algodón, maquinaria, vehículos, carne, resinas y fertilizantes.

2.4.5. Navieras:

Isabella Shipping: Empresa naviera fundada por el comercializador UNIBAN en 1992, en 1994 se convierte en VOCC para ofrecer el servicio de flete marítimo entre los Estados Unidos y Colombia de materias primas, maquinaria y repuestos para el desarrollo industrial.

Presta el servicio de transporte marítimo y logístico de mercancía de exportación e importación para la industria y el comercio entre Estados Unidos, Costa Rica y Colombia.

⁹ www.uniban.com

Sus rutas son las siguientes

Figura 4. Ruta del golfo



Ruta del este



Nombre de la fuente: www.isabellashipping.com

Aquí se evidencian las rutas a tomar para la naviera Isabella Shipping, las cuales son usadas para exportar fruta hacia Centro y Norte America.

En la primera gráfica se observa la ruta del Golfo que va desde Uraba, pasa por Costa Rica y llega Texas – Usa.

La segunda gráfica muestra la ruta desde el Este que también pasa por Costa Rica y tiene como destino la ciudad de Filadelfia – Usa.

2.5 Zonas Francas¹⁰

Arias R, Francisco Javier. (2008. Noviembre 20). *Se trata de uno de los proyectos más ambiciosos emprendidos en la región en los últimos años: la Zona Franca de*

¹⁰ Arias R, Francisco Javier. Zona Franca de Urabá, en venta. (2008. Noviembre 20). *El Colombiano.com* http://www.elcolombiano.com/BancoConocimiento/Z/zona_franca_de_uraba_en_venta/zona_franca_de_uraba_en_venta.asp

“Puerto de Urabá, una Apuesta De Funcionamiento y Mejoramiento Logístico”

Urabá, que ocupará un lote de 26 hectáreas hasta hoy sembradas en banano, demandará una inversión de 250.000 millones de pesos en la adecuación de vías internas y obras de infraestructura y en la construcción de 65 bodegas, de 2.300 metros cada una, en un área de 180.000 metros.

Su gerente y promotor, Jaime Henríquez Gallo, destacó que se trata de una zona franca multisectorial amparada en los beneficios de la nueva Ley de Zonas Francas, que ofrece estímulos fiscales a las empresas allí establecidas. Entre ellos, la tarifa especial del 15 por ciento de impuesto sobre la renta y la exención de IVA y aranceles sobre los bienes importados, más un beneficio local en Apartadó: la exención del impuesto de industria y comercio por 10 años.

Su ubicación se considera estratégica por el desarrollo industrial y comercial que presenta la región de Urabá y por su cercanía a un centro mundial de comercio, como lo es Panamá, con su canal y su zona libre de Colón y, además, por la cercanía con Medellín y otros centros de producción.

A esta posibilidad podrán tener acceso las empresas grandes, medianas o pequeñas con potencial exportador y que buscan aprovechar los tratados de libre comercio.

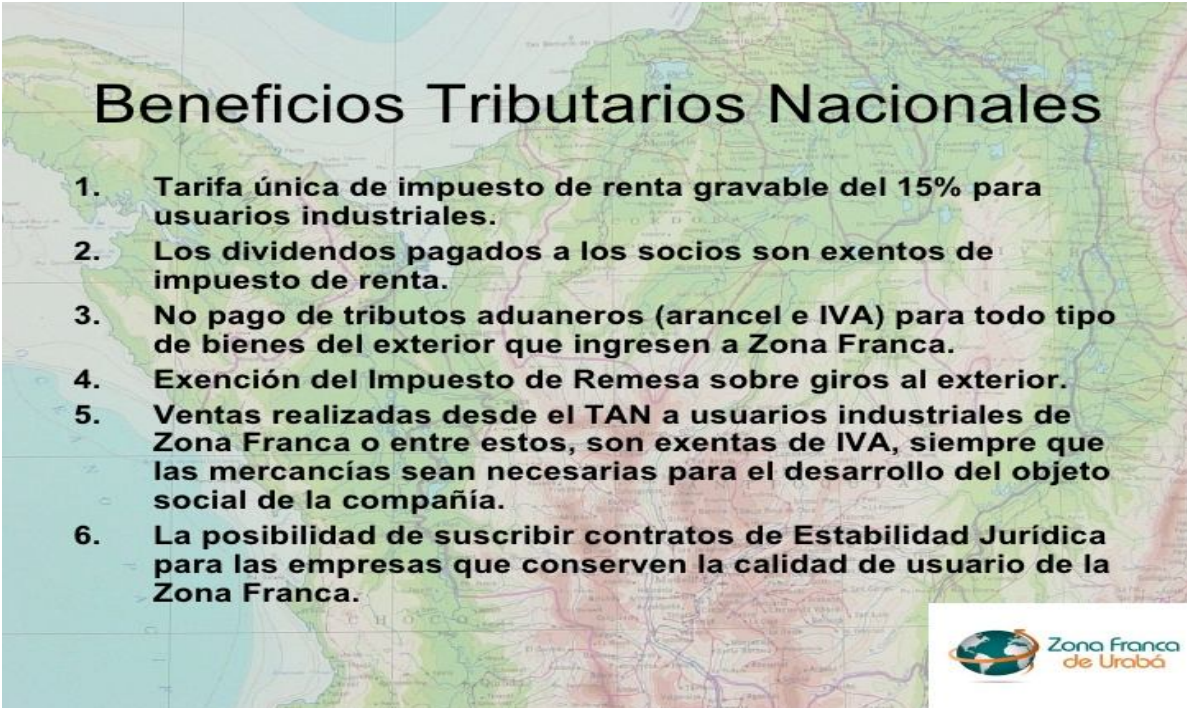
La zona franca está ubicada entre Apartadó y Carepa, a un lado del parque Los Encuentros y se podría convertir en una posibilidad para atraer más inversión extranjera a la región, destacó Henríquez.

Descripción

- Su ubicación es una ventaja competitiva: está a 340 kilómetros de Medellín, a 739 de Bogotá, a 779 de Cali y a 544 kilómetros de Armenia.
- Los muelles de Zungo y Nueva Colonia mueven 2 millones de toneladas de carga por año, pero tienen un potencial para llegar hasta 5 millones.
- Tarifa de renta del 15%, servicios públicos, apoyo aduanero y logístico y el potencial exportador de la región, algunas ventajas de la zona franca.


“Puerto de Urabá, una Apuesta De Funcionamiento y Mejoramiento Logístico”

Figura 5. Beneficios Tributarios Nacionales




Beneficios Tributarios Nacionales

1. **Tarifa única de impuesto de renta gravable del 15% para usuarios industriales.**
2. **Los dividendos pagados a los socios son exentos de impuesto de renta.**
3. **No pago de tributos aduaneros (arancel e IVA) para todo tipo de bienes del exterior que ingresen a Zona Franca.**
4. **Exención del Impuesto de Remesa sobre giros al exterior.**
5. **Ventas realizadas desde el TAN a usuarios industriales de Zona Franca o entre estos, son exentas de IVA, siempre que las mercancías sean necesarias para el desarrollo del objeto social de la compañía.**
6. **La posibilidad de suscribir contratos de Estabilidad Jurídica para las empresas que conserven la calidad de usuario de la Zona Franca.**




Nombre de la fuente: Zona Franca de Urabá.

Figura 6. Beneficios Aduaneros



Beneficios Aduaneros

2. **Libertad cambiaria tanto en la posesión como en la negociación de divisas.**
3. **Apertura de cuentas corrientes en el extranjero sin la obligación de registrarlas en el Banco de la República como cuenta de compensación.**
4. **Operaciones de importación y exportación de bienes y servicios realizadas entre residentes en el país y usuarios industriales en Zona Franca, se pueden manejar en divisas o en pesos colombianos.**
5. **Podrán obtener financiación en el exterior sin la obligación de constituir depósitos. Sólo se debe informar al Banco de la República sobre el endeudamiento externo en los plazos establecidos.**
6. **Podrán canalizar a través del mercado cambiario las divisas que requieran.**
7. **No hay obligación de reintegrar las divisas obtenidas por exportaciones al mercado cambiario.**



Nombre de la fuente: Zona Franca de Urabá.

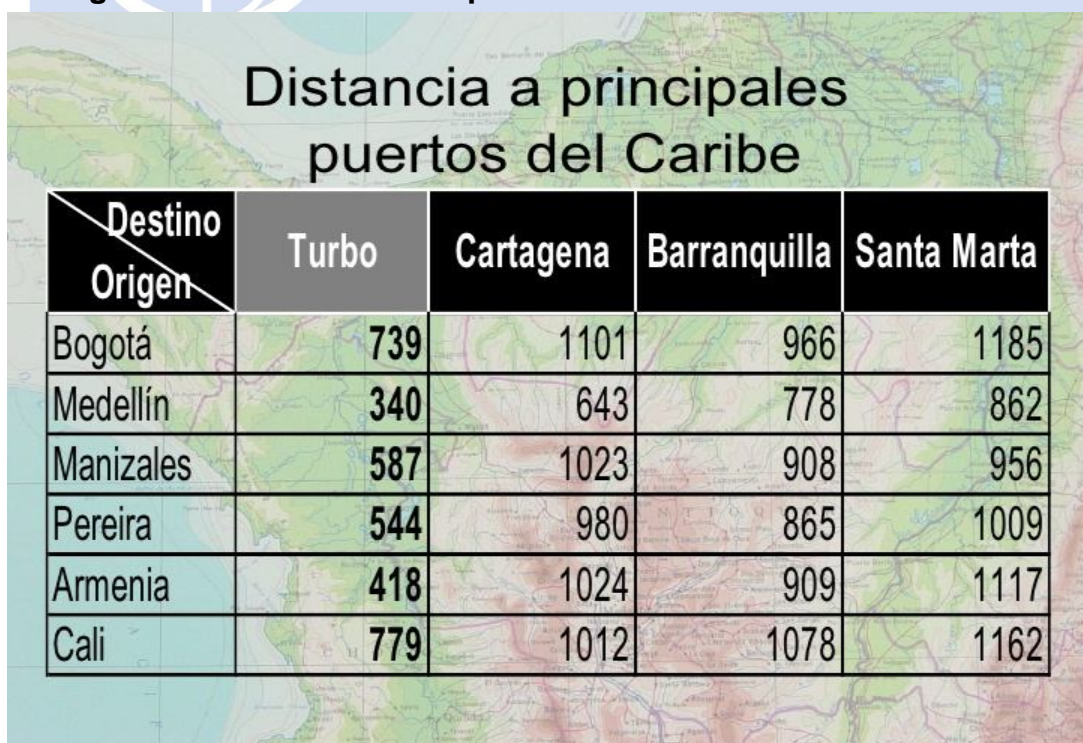
“Puerto de Urabá, una Apuesta De Funcionamiento y Mejoramiento Logístico”

Figura 7. Beneficios Tributarios Locales



Nombre de la fuente: Zona Franca de Urabá.

Figura 8. Distancia a Principales Puertos del Caribe



Nombre de la fuente: Zona Franca de Urabá.

“Puerto de Urabá, una Apuesta De Funcionamiento y Mejoramiento Logístico”

Tabla 2. Cuadro Comparativo de Importación

ANALISIS COMPARATIVO IMPORTACION		
PROCESO	CARTAGENA	URABA
Lead Times Internacional	7 días aprox.	6 días aprox.
Total Contenedores / 40'FT	102,00	51,00
Total Toneladas Polietileno	2.696,00	1.300,00
Inicia Proceso Nacionalización	Confirmación Transmisión Árbol de Documentos	Inmediato
Costo Operación Vaciado Contenedor	US\$ 325,00	No Aplica.
Costo Bodegaje Puerto - Interior	0,30% CIF	No Aplica.
Flete Terrestre Destino Medellín TM	US\$ 76, 00	US\$ 47,00
Términos Incoterms	CFR Cartagena	FOB Freeport - Texas
Valor Total US\$ Importación Polietileno	US\$ 4'441.000,00	US\$ 2'053.000,00
Ahorro Año		US\$ 128.000,00

Nombre de la fuente: Estra

Se presentan tiempos y valores mucho menores dentro del puerto de Urabá, la tramitología ante la agencia de aduana es de manera inmediata y los vaciados de los contenedores no tienen precio alguno en el puerto de Urabá.

Los precios por bodegaje no aplican en Uraba y los fletes hacia Medellín se reducen en un 62%.

Sumando todos estos valores tenemos un costo de menos del 54% en comparación con el puerto de Cartagena.

“Puerto de Urabá, una Apuesta De Funcionamiento y Mejoramiento Logístico”

Tabla 3. Cuadro Comparativo de Exportación

ANÁLISIS COMPARATIVO EXPORTACION		
PROCESO	ANTES MEDELLIN CARTAGENA	HOY MEDELLÍN URABA
Lead Times Terrestre Medellín	2 días	15 Horas aprox.
Tiempo de Ingreso a Instalaciones Portuarias – Zona de Exportación	Entre 4 a 6 horas	Inmediato
Costo Vaciado, Movilización Contenedor para Inspección Antinarcóticos y Llenado Contenedor	US\$ 600,00	US\$ 150,00 / Antinarcóticos y Cargue US\$ 60,00 / Cargue.
Tiempo Inspección Antinarcóticos y Llenado Contenedor	Entre 4 a 6 horas	1 hora 35 minutos
Roll Over Contenedor, Extemporaneidad Cut Off	US\$ 45,00	No aplica
Costo Operación Portuaria Exportación	US\$ 175,00	US\$ 10,00
Frecuencia de Itinerarios Navieras	1 buque semanal	2 Buques semanales
Lead Times Internacional	4, días hasta San José	2 días hasta San José
Términos de Venta	Incoterms FOB Cartagena	Incoterms CFR San José

Nombre de la fuente: Estra

Los tiempos de entrega de mercancía desde la ciudad de Medellín es de menos de un día mientras a Cartagena es de dos, a esto se le suma el ingreso inmediato a las instalaciones del puerto al área de exportación.

Los tiempos de inspección de antinarcóticos se reducen al igual que los tiempos de llenados de los contenedores, las navieras tienen una frecuencia superior en el puerto de Urabá y el tiempo de entrega hacia San José, se reduce a la mitad, cabe anotar la reducción de más del 90% en los costos de operación portuaria por exportación.

“Puerto de Urabá, una Apuesta De Funcionamiento y Mejoramiento Logístico”

Tabla 4. Análisis de Exportación

ANALISIS EXPORTACION		
PROCESO	CARTAGENA VS URABA	AHORRO PROYECCION AÑO
Lead Times Terrestre Medellín – Apartado	Reducción en tiempo de transito de 1 día y 9 horas	
Ingreso Instalaciones Portuarias	Reducción en tiempo de 4 a 6 horas	170 Horas
Vaciado, Movilización de Contenedor para Inspección Antinarcoóticos, Llenado Contenedor	Contenedor US\$ 450,00	US\$ 15.300,00
Inspección Antinarcoóticos, Llenado Contenedor	Reducción en tiempo de 4 a 6, Total 170 Horas / US\$ 27,00	US\$ 4.590,00
Roll Over Contenedor, Extemporaneidad Cut Off.	Contenedor US\$ 45,00	US\$ 1.530,00
Operación Portuaria Exportación	Contenedor US\$ 165,00	US\$ 5.610,00
Lead Times Internacional	Reducción Lead Times 2 días hasta San José	
Flete Marítimo Internacional	Reducción US\$ 690,00 contenedor	US\$ 23.460,00
Condiciones Cliente Destino	Liberación automática, posicionamiento vehiculos inmediato, mayor número días contenedor para devolución.	TOTAL AÑO US\$ 50.490,00

Nombre de la fuente: Estra

En este recuadro podemos encontrar un resumen de los beneficios que trae el uso del puerto de Uraba comparándolo con el puerto de Cartagena, además de la proyección a un año de todos estos beneficios resumiéndolos en una suma considerable teniendo en cuenta que aparte de los beneficios económicos también se tienen beneficios en los tiempos.

2.6 Fortalezas

El mayor beneficio con el desarrollo de una infraestructura portuaria en el Urabá Antioqueño sería la enorme reducción de costos de transporte, pues mientras el recorrido de Medellín al puerto de Cartagena es de 643 km, la distancia hasta el nuevo puerto sería de 380 km. Otras distancias a considerar son las siguientes.

“Puerto de Urabá, una Apuesta De Funcionamiento y Mejoramiento Logístico”

Tabla 5. Distancias a considerar en el Puerto de Urabá ¹¹

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		-	

- Cabe anotar que no existe ninguna infraestructura portuaria ubicada en el océano atlántico que se encuentre mas cerca del interior del país que el puerto de Urabá.
- “Entre más o menos un 35 y un 42 por ciento se vería una reducción marcada en tiempos y en costos”, dijo Robert Ng, Analista Internacional.
- Además del reciente tratado de libre comercio con Estados Unidos y la cercanía con Panamá, se podría aprovechar la inmediatez con el mercado del Asia Pacífico, así como lo implementaron Ecuador y Perú recientemente.
- “Hoy Perú es uno de los países con mayor crecimiento económico en la región, que viene presentando cambios más grandes a escala social”, dijo Giovanni Montoya, Analista.
- Este parámetro marcaría un alto grado de competitividad en materia del acceso de la mercancía local al exterior.
- “La consolidación del puerto en Urabá nos daría la posibilidad incluso de cobijar buques hasta de 10.500 contenedores”, dijo Robert Ng, Analista Internacional.

(2011. Octubre 18).

La mayor fortaleza del puerto es su ubicación, para la revista Dinero de febrero de 2007, el ahorro en costos es muy significativo. Familia Sancela lo usa desde hace un año y en palabras de Diego Luis Saldarriaga, gerente de cadena de suministros de esa empresa, ahorra 12%. Ascensores Andino lo ensayó hace dos

¹¹ Autor desconocido. Puerto de Urabá mejorará la competitividad del comercio de la región y de Antioquia. (2011. Octubre 18). Urabá en Línea. <http://www.urabaenlinea.com/noticias-de-uraba-28/88863-puerto-de-uraba-mejorara-la-competitividad-del-comercio-de-la-region-y-de-antioquia.html#ixzz2CAo1E0Fch>

años con un envío a Estados Unidos y, como lo señala su presidente Rodrigo Villa, ahorraron el 50% frente a lo que habrían pagado en Cartagena¹².

El puerto 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 el 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 Vacas¹³.

El Puerto de Urabá, Antioquia, Colombia. Es un terminal marítimo sin muelle, por el cual se exportan entre otros productos, además del banano, dulces, calzado y cerámicas; y se importan materias primas como resinas, algodón, papel, tintas y material siderúrgico.¹⁴

2.7 Desventajas

Calado: una de las principales debilidades del puerto es que tiene un calado natural que impide su óptima operación, por este motivo es que buques con un peso bruto mayor a 8.000 toneladas no pueden ingresar adecuadamente, debido a esto los buques deben quedarse en altamar esperando a ser cargados por los remolcadores agregando de esta manera mas pasos al proceso del movimiento de la carga.

Ingreso por vía terrestre: la conexión con el resto del país es el gran inconveniente que presenta este puerto, ya que el no tener vías de acceso adecuadas hace que las empresas opten por no tomar riesgos por el hecho de incurrir en incumplimientos o retrasos en el transporte hacia el puerto, esto

¹² Taborda, Bladimir. El Puerto De Uraba Como Polo De Desarrollo Para Antioquia. Olib WebView. <http://biblio.epm.com.co/cgi-olib/?infile=details.glu&loid=134071&rs=191478&hitno=6>

¹³ Autor desconocido. Cabo Tiburón A Punta Arboletes. Puerto de Turbo. Generalidades. Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe. <http://www.cioh.org.co/derrotero/paginas/turbo/generalidades.html>

¹⁴ Autor desconocido. Puerto de Turbo. CITEW, Madera para el Mundo. http://citewexportaciones.com.co/index.php?option=com_content&view=article&id=111&Itemid=92

ocasiona que las empresas tengan acudir a los otros puertos del país inclusive sabiendo que los costos y tiempos son más elevados.

Carga que moviliza: este puerto esta básicamente adecuado para el movimiento de banano y demás frutas, además de esto no cuenta con los medios para mover grandes volúmenes de carga ya que carece de grúas para hacerlo, no cuenta con suficientes depósitos o bodegas de almacenamiento, todo esto da como resultado retrasos para aquellos que utilizan los servicios del puerto.



3. HALLAZGOS

3.1 Capacidad Actual del Puerto¹⁵

- Urabá cuenta con el embarcadero de Zungo y el puerto marítimo de Turbo, Nueva Colonia. Urabá ofrece facilidades portuarias para el ingreso y salida de materias primas y productos terminados.
- Las instalaciones portuarias en la zona están destinadas a atender, de una manera sencilla y directa, las necesidades de la industria bananera.
- Alrededor de 520 barcos arriban anualmente al Golfo de Urabá que cargan 70 millones de cajas de banano y plátano.
- El sistema portuario actual mueve dos millones de toneladas de carga al año y tiene una capacidad instalada que le permite elevar su volumen a cinco millones de toneladas por año.
- Actualmente las comercializadoras de banano UNIBAN y BANACOL, cuentan con una infraestructura portuaria en Urabá desarrollada para la actividad bananera con un amplio potencial para ser utilizada por otros exportadores e importadores del país.

3.2 Descripción de la Actividad Portuaria y Embarcaciones¹⁶

Para la descripción de las actividades portuarias que se realizan en el Puerto de Turbo, hay que dividirla en dos tipos de maniobras o actividades diferentes. El transporte de carga Internacional y Nacional

Carga internacional: *Se maneja en dos tipos de embarcaciones unos de alta línea o de grandes tonelajes que son los que traen insumos para la*

¹⁵ Autor desconocido. Sistema Portuario de Urabá. Urabá en Línea. <http://www.urabaenlinea.com/noticias-de-uraba-28/29545-sistema-portuario-de-uraba.html>

¹⁶ Autor desconocido. Sistema Portuario de Urabá. Urabá en Línea. <http://www.urabaenlinea.com/noticias-de-uraba-28/29545-sistema-portuario-de-uraba.html>

producción del banano y a su vez transportan todos los productos agrícolas que se producen en la zona de Urabá hacia otros lugares del mundo (Estados Unidos, Europa, Centro América, Asia etc.). El otro tipo de embarcaciones son más pequeñas las cuales realizan únicamente el tráfico internacional trayendo mercancías desde el Puerto de Coco Solo, Panamá. Para la maniobra de cargue y descargue de los buques internacionales dependiendo de las cargas transportadas antes mencionadas, los medios utilizados son diferentes.

Buques de alto calado: Una vez arriba el buque al Puerto, este debe fondear en la zona de pilotos, área que se encuentra demarcada en la carta del golfo de Urabá, a la espera de la visita oficial de la autoridad marítima (Capitanía de Puerto), en compañía de los agentes marítimos y demás entidades de control (DAS, ICA, DIAN). Posteriormente a la visita, si éste no presenta ninguna novedad, es abordado por un Piloto Práctico de los que operan en la zona quien lleva la nave hasta la zona de cargue, en esta zona el buque fondea para iniciar las maniobras de cargue y descargue. La Carga (Banano y Plátano) es empacada en cajas de cartón en Pallett y en Container, traídos desde los embarcaderos de las distintas Compañías Bananeras ubicados en los canales de Zungo y Nueva Colonia, en bongos halados por remolcadores hasta la zona de cargue frente a la desembocadura del río León en tiempo de invierno, la cual queda a una distancia aproximada entre 4 y 7 millas náuticas dependiendo del embarcadero, o a la Zona de cargue frente al río Leoncito en épocas de verano, la cual está a una distancia aproximada entre 8 y 13 millas náuticas, el mismo procedimiento se realiza para el descargue de Insumos, que por el contrario son llevados a los distintos embarcaderos de las Compañías Bananeras.

Buques que realizan la Ruta Turbo Coco Solo Turbo, estas embarcaciones por lo general son de bandera colombiana, una vez arriban al puerto atracan en el muelle de la estación de guardacostas a la espera de la visita oficial, de no presentar ninguna novedad posteriormente fondea frente a dicho muelle para empezar la maniobra de descargue, la cual se realiza a través de embarcaciones de madera con motores fuera de borda, las que se encargan de llevar las mercancías a tierra para ser distribuidas en las distintas bodegas.

Carga nacional: Esta carga es movilizada por tres tipos de embarcaciones de bandera colombiana, la gran mayoría con tonelajes inferiores a 200 TRB, debido a esto y a la carga que transportan, así mismo es su sistema de cargue y descargue y las diferentes infraestructuras portuarias utilizadas, para mejor comprensión se describen individualmente el tipo de maniobra que realizan dichas embarcaciones en el puerto de Turbo y la carga que movilizan incluido sus puertos.

Motonaves con tonelajes inferiores a 200 TRB: Estas embarcaciones transportan carga general como son: (Viveres, madera, cemento, abono, coco, etc.), unas navegan dentro de la misma jurisdicción y las otras son procedentes de los puertos de Cartagena, principalmente y Barranquilla. El procedimiento al arribo al puerto es el siguiente:

“Puerto de Urabá, una Apuesta De Funcionamiento y Mejoramiento Logístico”

Las embarcaciones que vienen de la población de Sapzurro, atracan en el muelle de la estación de guardacostas, a la espera de la visita oficial de la Capitanía de Puerto, una vez es practicada proceden para el muelle del Waffle donde se realiza la maniobra de descargue, esta se hace con obreros, los cuales empacan el producto en sacos y posteriormente es llevado a los camiones.

Dentro de este tipo de naves existe una gran cantidad por lo general construidas en madera, que traen carga de los puertos de Cartagena y Barranquilla como son: abonos, cemento, azúcar y víveres en general, éstas al momento del arribo atracan o fondean frente al muelle de la estación de guardacostas, inmediatamente se les efectúa la visita oficial de la autoridad marítima, cuando traen abonos y/o cemento proceden a descargar en los embarcaderos de las diferentes compañías bananeras que quedan ubicados en el río León en los canales de Zungo y Nueva Colonia, esta maniobra se realiza con cotereros los cuales llevan la carga directamente de la embarcación a los camiones que posteriormente la llevan a las diferentes bodegas. Cuando la embarcación trae víveres son descargadas, en el muelle el Waffle, haciendo la misma maniobra de descargue que los anteriores, por lo general son las naves de menor tonelaje. Posteriormente estas embarcaciones se dirigen hacia el río Atrato, en donde son cargadas de madera para llevarla al Puerto de Cartagena.

Buques tanque: *El tonelaje de estas motonaves es superior a 200 TRB, los cuales transportan combustible de Cartagena y de Coveñas hacia este puerto, arribando directamente a los muelles de la ESSO y la MOBIL, después de que se le efectúa la visita oficial por parte de la autoridad marítima, estas proceden a realizar la maniobra de descargue, previo nombramiento de un inspector de Contaminación quien verificará que la maniobra se realice con todas las medidas del caso para evitar que se presenten anomalías que conlleven a un derrame, dicho inspector deberá permanecer durante toda la maniobra de descargue; el cual se realiza por medio de mangueras desde el buque, las que van conectadas a los conductos del muelle que llevan finalmente el material a los diferentes tanques de almacenamiento.*

La maniobra de cargue es la siguiente: Las tucas o trozas de madera son llevadas desde su sitio de corte en el río hasta la zona donde se fondea el buque y luego son llevados al buque mediante las plumas del buque o grúas.

3.3 Potencilización del Puerto de Urabá¹⁷

Observando el potencial de esta zona, pese a las condiciones precarias que en este momento presenta, el Gobierno en asocio con la firma Hidroestudios y el Corpes, desde 1995 hicieron los estudios de pre-factibilidad para la construcción de un puerto en la zona de Urabá, en cercanías de los embarcaderos de Zungo y Nueva Colonia, en inmediaciones de la desembocadura del río León. En aquella época se presentaron divergencias entre los ambientalistas y la administración de Turbo respecto a la ubicación del proyecto. Posteriormente de Occidente hicieron un estudio sobre la viabilidad para la construcción de un puerto en Turbo. El estudio consistió básicamente en revisar y ajustar los análisis de proyecciones de demanda de carga para un puerto independiente de la carga bananera que se maneja en la región, determinar los requisitos para cumplir con dicha demanda y formular la alternativa del puerto. El estudio de proyección de demanda arrojó un potencial alto de transporte de carga para las importaciones y exportaciones del país. En materia de importaciones, por este puerto se podrían entrar; fertilizantes, papel, vehículos, mercancía a granel, maquinaria y carga en general. En materia de exportaciones, por el puerto de Urabá podrían salir café, productos agrícolas y carga en general. De este estudio se tienen los diseños de los manejos y almacenamiento, tipo de embarcaciones, número de embarcaderos, áreas de almacenamiento. La construcción del proyecto está contemplada por etapas, de acuerdo con la evolución de la demanda de carga, para recibir los barcos hasta de 115 metros de eslora, un calado de 7 metros y una capacidad de carga de 7.000 toneladas. Las instalaciones están previstas para 5 atracaderos y una longitud acumulada de muelles de 635 metros. Los pre-diseños del proyecto están concebidos para manejar buques hasta de 20.000 toneladas y 10 metros de calado. Este proyecto traería consigo una disminución de los costos de los fletes pagados por la industria antioqueña y nacional, disminución de la congestión y la saturación de la actual capacidad portuaria de los puertos de Cartagena y Barranquilla, Santa Marta y Buenaventura y un mejoramiento de la comunicación y el transporte de mercancías en el comercio nacional e internacional que se moviliza por la vía.

Urabá se puede convertir, en uno de los puertos más competitivos a nivel internacional frente a otras terminales debido a su ubicación estratégica, que le permite ser el centro regional que atienda los mercados del:

- Caribe
- Nafta
- Europa
- Cuenca del Pacífico

¹⁷ Iniciativa para el Desarrollo de Antioquia. Primera Muestra. (2006. Agosto). BIRD Antioquia, Banco de Iniciativas Regionales para el desarrollo de Antioquia. <http://es.scribd.com/doc/73773061/BIRD-Iniciativas-Para-El-Desarrollo-de-Antioquia-Primera-Muestra-maritimadel-litoral-Atlántico-Autor-desconocido-Sistema-Portuario-de-Urabá>. Urabá en Línea. <http://www.urabaenlinea.com/noticias-de-uraba-28/29545-sistema-portuario-de-uraba.html>

- *Así como la intercomunicación de los mercados asiáticos y atlánticos.*

Además el Puerto de Urabá tiene una ventaja competitiva clara por su distancia a los receptores y originadores de carga del centro del país y estaría en capacidad de captar un porcentaje importante de la demanda de servicios portuarios de los departamentos de Cundinamarca, Antioquia y el eje cafetero.

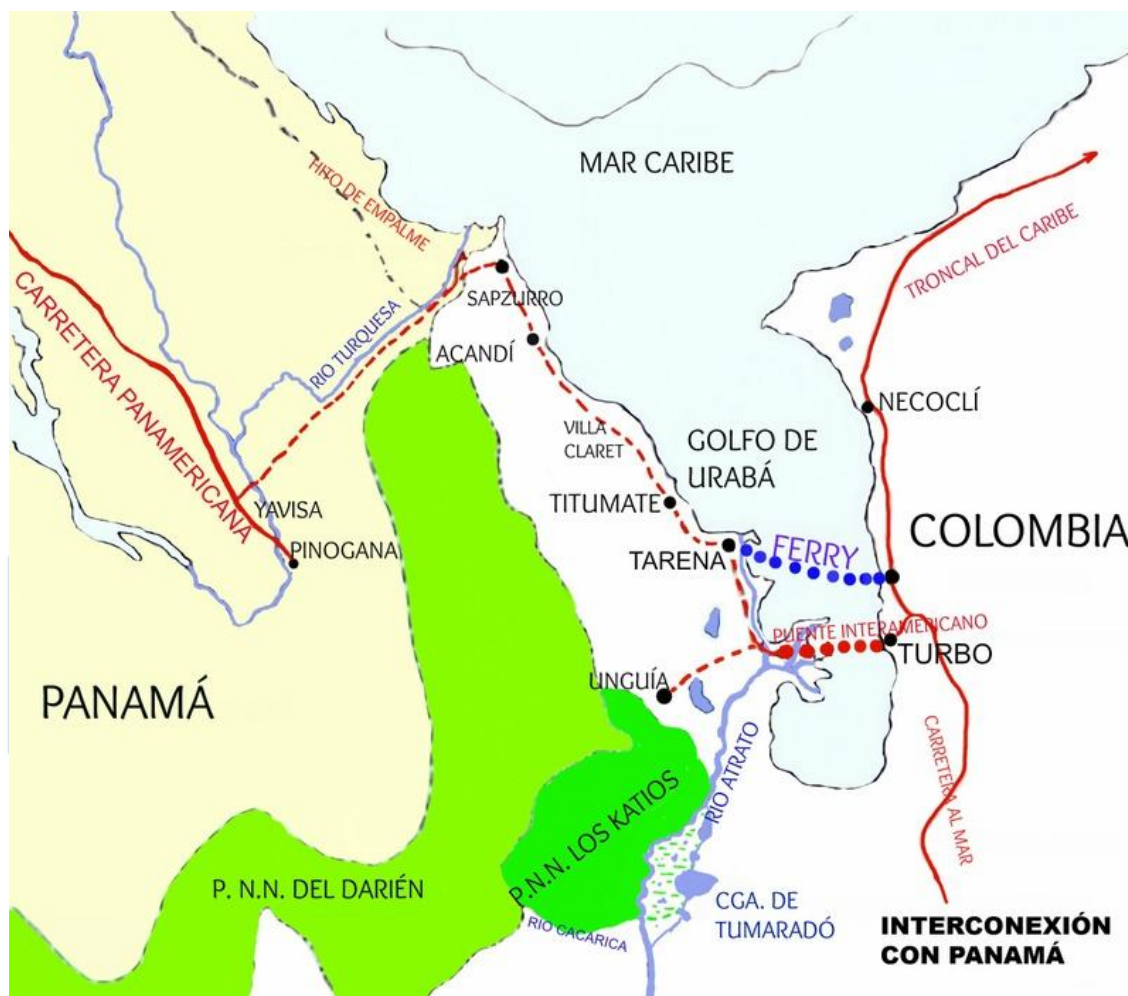
3.4 Conexión desde el Puerto de Urabá

Casi todos los Colombianos hemos soñado con grandes proyectos siempre ubicados en la Zona del Urabá y el Darién, por su posición geoestratégica, primero se pensó en un canal interoceánico, luego en un canal seco, pero también se ha pensado en un puente sobre la estrechura del Golfo de Urabá que una a Turbo con la otra orilla chocoana del golfo interconectando a Unguia - Tarena y el corredor eco turístico de Urabá (Acandi y Sapzurro) con una futura conexión con la hermana República de Panamá. (Ver figura 9)



Figura 9. Interconexión con Panamá

Nombre de la fuente: Colombia Interoceánica <http://www.colombiainteroceanica.com/>



Ante la necesidad de transporte y movimiento de productos y mercancías se ha propuesto la utilización del Río Atrato como canal y/o puente de comunicación entre los productores y uno de los puertos ubicados en el golfo de Urabá, para acorta las distancias de la Colombia Andina a los mercados del Atlántico. Otro puerto en el Atrato no mantiene ese mismo carácter, y serviría si se mira desde allí al Pacífico. Luego, si su finalidad es pasar al Pacífico, entonces sirve un puente por tierra y esto es lo que se denomina un canal seco, que en este caso puede justificarse así sea más económico mover cargas por el agua. Un contenedor de 20 pies (TEU) normalmente lleva en promedio 10 Toneladas y un máximo 25 Toneladas, y debe pagar más de 30 U\$ pasando por Panamá.

“Puerto de Urabá, una Apuesta De Funcionamiento y Mejoramiento Logístico”

3.5 Importancia del Pacífico¹⁸

El Golfo de Urabá es de vital importancia por su ubicación estratégica como zona de interconexión entre el Caribe y el Pacífico. La economía planetaria que, antes de la revolución industrial se centraba en el Mediterráneo, y después de ella en el Atlántico, ha llegado hoy al escenario del Pacífico. Colombia puede transformar la ventaja comparativa asociada a factores geográficos, en una ventaja competitiva para acceder a los beneficios de la economía planetaria en el escenario marítimo de las cuencas del Pacífico y el Atlántico.

La cuenca del Pacífico mueve las dos terceras partes del PIB mundial y contiene más de mitad de la población del planeta. Esta cuenca es de 3 a 4 veces más extensa que la del Atlántico, pero es el nuevo escenario de la economía planetaria. De otro lado, el 90% de las mercancías del planeta se desplazan por el agua, por lo que las regiones mediterráneas tratan de resolver su condición de “anemia económica” al quedar marginadas de los mercados. Tribugá en el Chocó, es la fórmula de Latinoamérica para acceder al Pacífico en el siglo XXI, y establecer un paso de cabotaje por Panamá, para un corredor interoceánico entre Europa y Asia. Igualmente, Urabá debe ser la fórmula para reducir en forma notable las distancias entre el Occidente colombiano y el Atlántico, dado que el Atlántico mantiene su vigencia. EE.UU.

3.6 Crítica

Para llevar este proyecto a un feliz término, vemos que nada de esto podrá realizarse mientras que el gobierno nacional no proponga e implemente medidas concretas en cuanto a la accesibilidad a esta zona, lo más cercano que se ha implementado a este tema son las autopistas de la montaña, ahora llamadas autopistas de la prosperidad, que tienen como fin dar más agilidad al transporte de mercancías no solo en Antioquia, sino que también en el resto del país, para esto se está haciendo una gran inversión de aproximadamente 13 billones de pesos. Actualmente este proyecto se convierte en el segundo proyecto más

¹⁸ Duque Escobar, Gonzalo. *Nuestros Mares en la Economía Planetaria*. (2010. Noviembre 22). Sociedad de Mejoras Publicas de Manizales ONG Cívica y sin ánimo de lucro que vale por los intereses. <http://smpmanizales.blogspot.com/2010/11/nuestros-mares-en-la-economia.html>

grande de infraestructura en el mundo sólo por detrás de las fases I y II del Nord Stream Gas Pipeline de Rusia.

Ya que sin rutas adecuadas para el movimiento de mercancías en vehículos de gran tamaño, este puerto no pasaría de ser una ilusión para aquellos que aseguran que Urabá es el puerto más cercano al centro del país y que gracias a esta ventaja comparativa se podría hacer más económico el transporte de mercancías hacia el puerto. Debido a sus múltiples beneficios aun sin explotar completamente por el problema de accesibilidad a este, cabe reconocer que lo que más restringe el acceso al puerto y a la zona de Urabá en general son las carreteras que en algunos tramos están en condiciones de total deterioro debido a las variables climáticas adversas que golpean a esta región y por los constantes movimientos de la corteza terrestre, el gobierno ha sido muy enfático en comunicar que por mucha inversión que se haga sobre esta vía las condiciones climáticas y del suelo van a seguir siendo las mismas, por tal motivo cualquier esfuerzo que se haga por mejorar estas rutas será en vano.

Otro punto débil de este puerto es que únicamente pueden ingresar barcos relativamente pequeños, ya que, la profundidad es muy poca y por este motivo se tienen que utilizar remolcadores que lleven las mercancías desde el embarcadero hasta el barco que está en altamar, haciendo más costosa y demorada la operación en este puerto.

Cabe señalar el interés que tienen algunas empresas situadas cerca al puerto y que son sus más frecuentes usuarias, en especial algunas bananeras que indirectamente se oponen al crecimiento, masificación y expansión del puerto, debido que se estaría sacrificando su exclusividad en uso. Con la llegada de más empresas y movimiento de mercancía, también se incrementarían los controles e inspecciones. Por esta razón las empresas situadas en el área de Urabá no están muy interesadas en promover una mejor accesibilidad al puerto, razón por la cual

“Puerto de Urabá, una Apuesta De Funcionamiento y Mejoramiento Logístico”

muchas empresas al interior del país que no cuentan con una sede permanente cerca del puerto escasamente se atreven a importar o exportar mercancía por este puerto, argumentando que la llegada a él les genera un alto riesgo que no están dispuestas a asumir.



4. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

4.1 Conclusiones

- Los puertos juegan un papel muy importante dentro de la cadena de distribución física internacional, siendo estos un espacio físico donde se conecta un país con el resto del mundo por vía marítima. La no conectividad, puede influenciar el costo final de un producto, por lo que cada vez que se piense en hacer una estrategia para incrementar exportaciones o abaratar importaciones, se debe tener en cuenta el factor logístico. El desarrollo de los grandes centros de consumo en Colombia es bastante atípico, con respecto a la mayoría de los países, pues el desarrollo de las empresas en Colombia se ha hecho en el interior del país. Esto, desde un primer punto de vista, no tiene problema pues en estas zonas están los mayores centros de consumo (Bogotá, Medellín, Cali, Eje Cafetero); pero el actual crecimiento del comercio internacional ha obligado a que las empresas estén cerca de los puertos o que al menos puedan contar con una adecuada infraestructura vial, férrea y portuaria para atender el gran flujo del comercio. Colombia, a pesar de tener una buena tendencia a la exportación e importación de mercancías, tiene altos costos logísticos, de ahí que se vea como alternativa de solución para Antioquia y ciudades cercanas, la construcción del puerto de Uraba.
- Urabá es la salida más cercana de Antioquia hacia al mar y la mejor esquina de América por su ubicación geoestratégica, pues limita con el canal de Panamá que conecta los dos océanos. Siendo Urabá una zona privilegiada, cuenta con una precaria conexión vial con el resto del país, la falta de una adecuada conexión e infraestructura adecuada, no le permite al Puerto de Urabá competir con los centros portuarios de la costa Caribe y Pacífica.

Conclusiones y recomendaciones

- La construcción de una infraestructura portuaria con todas las condiciones administrativas y operativas traerá consigo un gran desarrollo industrial, comercial y social en la zona, las ventajas competitivas de la región se verán potenciadas por todas las mejoras locativas en el puerto convirtiéndolo en un eje de desarrollo no solamente regional sino, nacional.
- La reducción de costos en los procedimientos de importación y exportación además de la reducción de distancias y la ubicación geográfica del puerto hacen que éste se pueda convertir en el puerto mas 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 mas rápidamente que en otros puertos ubicados en la misma costa.
- Es de suma importancia para cualquier puerto contar con buenas vías de acceso que faciliten el ingreso y salida de mercancías de una manera mas dinámica y eficiente, por esta razón el mega proyecto de las autopistas de la prosperidad le darán a este puerto lo que tanto necesita que es una buena conexión hacia el interior del país, esta iniciativa no solo será útil para el departamento de Antioquia, también lo será para todo el resto del país, dando así un paso adelante en cuanto al tema del desarrollo logístico interno.
- Para la masificación y expansión del puerto de uraba se hace indispensable contar con las condiciones adecuadas para el ingreso de grandes buques, mediante operaciones de dragado que faciliten el arribo de estas naves, ya que de la forma en que se hace actualmente el volumen de carga que este puerto mueve no es mucho, en gran parte se debe a la carencia de equipos con los que se cuenta para la manipulación de la carga. Con el objetivo de que este puerto llegue a ser lo que todos esperamos debe haber más inversión por parte del estado en lo referente a la accesibilidad y seguridad en la zona, esto

Conclusiones y recomendaciones

hará que mejore la percepción que tienen los empresarios de hacer operaciones por este puerto.



Referencias Bibliográficas

ANTIOQUIA, p. e. (8 de NOVIEMBRE de 2008). Birdantioquia. Recuperado el MAYO de 2012, de www.birdantioquia.org.co

Arias R, Francisco Javier. Zona Franca de Urabá, en venta. (2008. Noviembre 20). El Colombiano.com http://www.elcolombiano.com/BancoConocimiento/Z/zona_franca_de_uraba_en_venta/zona_franca_de_uraba_en_venta.asp

Autor desconocido. Puerto de Urabá mejorará la competitividad del comercio de la región y de Antioquia.(2011. Octubre 18). Urabá en Línea. <http://www.urabaenlinea.com/noticias-de-uraba-28/88863-puerto-de-uraba-mejorara-la-competitividad-del-comercio-de-la-region-y-de-antioquia.html#ixzz2CAo1E0Fch>

Autor desconocido. Cabo Tiburón A Punta Arboletes. Puerto de Turbo. Generalidades. Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe. <http://www.cioh.org.co/derrotero/paginas/turbo/generalidades.html>

Autor desconocido. Puerto de Turbo. CITEW, Madera para el Mundo. http://citewexportaciones.com.co/index.php?option=com_content&view=article&id=111&Itemid=92

Autor desconocido. Sistema Portuario de Urabá. Urabá en Línea. <http://www.urabaenlinea.com/noticias-de-uraba-28/29545-sistema-portuario-de-uraba.html>

Autor desconocido. Sistema Portuario de Urabá. Urabá en Línea. <http://www.urabaenlinea.com/noticias-de-uraba-28/29545-sistema-portuario-de-uraba.html>

Bitter, L. R. (1986). www.monografias.com. Recuperado el 23 de Marzo de 2012, de Bitter, Lester R., Ramsey, Jackson E. (1986). "Enciclopedia del MANAGEMENT. Tomo 3". Ediciones Centrum Técnicas y Científicas.

BANACOL Cultivando Bienestar. Capacidad de Urabá. Terminal de Contenedores. <http://www.banacol.com/NewsDetail/218/1/Capacidad>

Colombia Interoceánica <http://www.colombiainteroceánica.com/>

“Puerto de Urabá, una Apuesta De Funcionamiento y Mejoramiento Logístico”

www.birdantioquia.org.co

¿Cuáles fueron los hechos que llevaron al país a tomar la decisión de emprender uno de los megaproyectos viales más ambiciosos de su historia reciente?
Tunel de Occidente Fernando Gómez Martínez.
http://www.tuneldeoccidente.com/index.php?option=com_content&view=article&id=189&Itemid=116

DNP. (2012). DNP. Recuperado el MAYO de 2012, de www.dnp.gov.co

Duque Escobar, Gonzalo. Nuestros Mares en la Economía Planetaria. (2010. Noviembre 22). Sociedad de Mejoras Publicas de Manizales ONG Civica y sin ánimo de lucro que vale por los intereses.
<http://smpmanizales.blogspot.com/2010/11/nuestros-mares-en-la-economia.html>

EPM. (s.f.). EPM. Recuperado el MAYO de 2012, de 2011:
http://www2.epm.com.co/bibliotecaepm/biblioteca_virtual/documents/EL_PUERTO_DE_URABACOMOPOLO_DE_DESARROLLO_PARA_ANTIOQUIA.pdf

EL COLOMBIANO. (OCTUBRE de 2012). Recuperado el MAYO de 2012, de www.elcolombiano.com.co

Economía y Generalidades. Agrícola Santamaría.
http://santamaria.com.co/index.php?option=com_content&view=article&id=30:donde-estamos&catid=2&Itemid=145&showall=&limitstart=1

Gaviria, Luis M. Uraba y la Carretera al Mar. En
<http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/viajes-y-descripciones/uraba>

Historia de Antioquia <http://www.historiadeantioquia.info/historia-de-antioquia/vias-al-progreso.html>

Iniciativa para el Desarrollo de Antioquia. Primera Muestra. (2006. Agosto). BIRD Antioquia, Banco de Iniciativas Regionales para el desarrollo de Antioquia.
<http://es.scribd.com/doc/73773061/BIRD-Iniciativas-Para-El-Desarrollo-de-Antioquia-Primera-Muestra-maritimadel-litoral-Atlantico->

Instituto para el Desarrollo de Antioquia. www.idea.gov.co

“Puerto de Urabá, una Apuesta De Funcionamiento y Mejoramiento Logístico”

