

Distribución Física Internacional/Puerto de Urabá

¿Aumentará la competitividad de Medellín con la construcción del Puerto de Urabá?

Por: Legiscomex.com

14 de agosto del 2013

Desarrollo portuario en Urabá

De acuerdo al estudio realizado por el BIRD, "Iniciativas de conexión de Antioquia con el noroccidente colombiano", la operación portuaria en Urabá cuenta con barcas grandes y pequeñas, que poseen una capacidad para transportar entre 12 y 4 contenedores, respectivamente. Las más grandes tienen una capacidad de 360 toneladas (ton), con 36 metros (m) de largo, 9 m de ancho, 1,7 m de calado; las más pequeñas cuentan con capacidades de 160 ton, con 31 m de largo, 7 m de ancho, 1.2 m de calado.

Adicionalmente, el BIRD notifica que 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.

La Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), señaló que el Puerto de Urabá ha sido manejado hasta ahora por las compañías bananeras. Desde el 2009, el Gobierno Nacional incluyó éste proyecto dentro del Plan Nacional de Desarrollo, en el cual se comprometió a crear una conexión vial de altas especificaciones entre Medellín y esta región. Igualmente, se propuso buscar una mayor participación de más industrias privadas diferentes a las bananeras, interesadas en exportar e importar a menores costos.

Gráfica 2: Distancias Medellín – Puertos



Fuente: Elaborado por Legiscomex.com, con información del BIRD

Los estudios realizados por los empresarios bananeros son considerados una alternativa viable para estimular a los antioqueños a invertir en el proyecto del puerto de Urabá. El megaproyecto necesita una infraestructura vial adecuada para transportar toda la carga que llega y la que se envía, mejorar la logística portuaria y de esta manera disminuir los costos en los fletes de transporte.

Una de las mayores fortalezas para llevar a cabo la construcción del Puerto de Urabá es su favorable ubicación para acortar las distancias entre los diferentes puertos, lo que reduciría los costos de los procesos de exportación e importación.

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

La distancia entre Medellín y Turbo es de 350 kilómetros (km), mientras que de Medellín a Santa Marta es de 843 km, es decir, un 42% menos de trayecto recorrido hacia distintos puertos.

El ahorro en el transporte entre Barranquilla y Turbo es de un 47%, en comparación con Cartagena con un 56%.

Hasta el Puerto de Buenaventura el recorrido es de 499 km, lo que equivale a un 70% de ahorro en distancia.

Estas diferencias se convierten en beneficios para los empresarios antioqueños, ya que internacionalmente el costo de mover una tonelada por kilómetro es de 1 centavo de dólar, mientras que en Colombia es de 6 centavos de dólar. Al disminuir las distancias, el costo total para exportar o importar un producto resultaría menor.

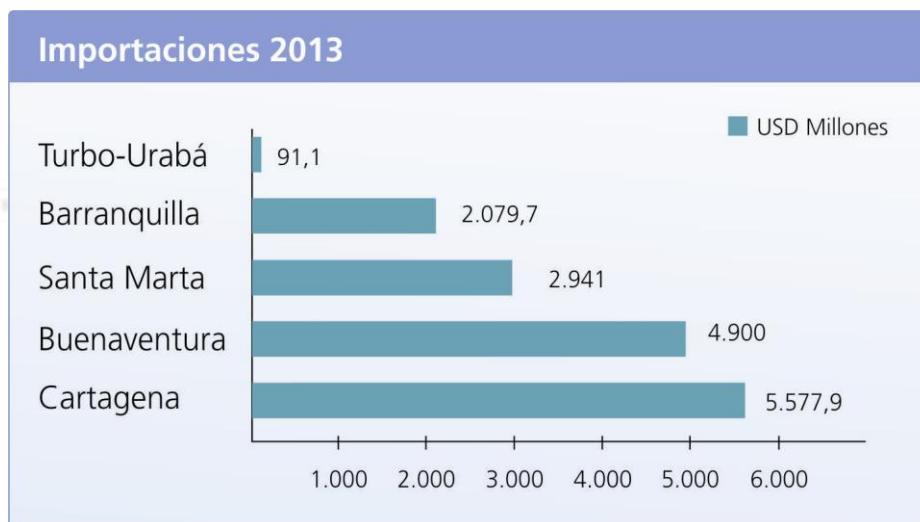
Gráfica 3: Exportaciones por puertos 2013



Fuente: Elaborado por Legiscomex.com

Según cálculos de **Legiscomex.com**, con información del Departamento Administrativo Nacional de estadística (DANE) y de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN), en el 2012 el Puerto de Urabá exportó USD617,8 millones, mientras que en lo que va acumulado del 2013 (periodo comprendido entre enero y mayo, USD225,4 millones, es decir se han disminuido un 36%, ocupando el último lugar en comparación con los principales puertos del país. Sin embargo, se espera que la transformación en una terminal multipropósito incremente la capacidad de manejo de carga general en 2 millones de toneladas al año.

Gráfica 4: Importaciones por puertos 2013



Fuente: Elaborado por Legiscomex.com

De acuerdo al análisis de **Legiscomex.com**, en importaciones el primer lugar lo ocupa el Puerto de Cartagena con USD5.577,8 millones. El puerto de Urabá llegó a USD198,8 millones, en el 2012, y en el acumulado del 2013 totaliza USD91,1 millones, ocupando el último lugar en movimiento portuario de carga importada.

Según la Zona Franca de Urabá, el puerto ofrece facilidades portuarias para el ingreso y salida de materias primas y productos terminados. Al Golfo llegan 520 buques al año que cargan 70 millones de cajas de banano y plátano. Las compañías operadoras de los barcos prestan el servicio de transporte a terceros con tarifas competitivas. El sistema portuario actual mueve 2 millones de toneladas al año y tiene una capacidad instalada que le permite elevar su volumen a 5 millones de ton/año.

Con la apertura del puerto, Urabá se convertiría en la mejor esquina de Sudamérica con más de 290 km de costa y en el punto de contacto entre Norte y Centroamérica, lo que permitirá una disminución directamente en los costos por toneladas.