Proyecto De Investigación Sobre Asesorías En La Logística Portuaria De La Región De Urabá

Autores:

Jhonatan A. Sanchez, Mariana M. Guzmán, Thomas R. Gonzalez, Santiago R. Velasquez

Proyecto de Grado para optar por el título
De:

Bachiller Técnico Comercial Colegio Adventista de Apartadó

Docente:

Sandra Eloísa Piedrahita Alvarez

Colegio Adventista de Apartadó

Apartadó Antioquia

2025

Educación Adventista COLEGIO DE APARTADÓ	COLEGIO ADVENTISTA DE APARTADÓ MEDIA TÉCNICA COMERCIAL	DC-GA-OR-04
	ACTA DE SUSTENTACIÓN DE PROYECTO DE GRADO	Versión: 01
		Página: 1 de 1

ACTA DE SUSTENTACIÓN DE PROYECTO DE GRADO

En Apartadó a los 5 días del mes de noviembre de 2025, se reunió el Comité de proyecto de grado designado para evaluar el proyecto titulado:

ASESORÍAS EN LOGÍSTICA PORTUARIA EN LA REGIÓN DE URABÁ

Realizado por los estudiantes:

JHONATAN ESTEBAN ARDILA SANCHEZ
MARIANA MOSQUERA GUZMAN
THOMAS RENDON GONZALEZ
SANTIAGO ROMERO VELASQUEZ

El Comité de proyecto de grado el cual conforma la Media Técnica Comercial estuvo integrado por:

LIC. FRANCISCO RAMOS AGUIRRE
LIC. ERLY ESTUPIÑAN HIGUERA
PSIC. SEBASTIÁN PATIÑO AVENDAÑO
DR. EDUARDO ANAYA PAVA
ADM. SANDRA PIEDRAHITA ALVAREZ

Evaluado el proyecto de Grado, recibió la siguiente calificación:

APROBADO _____ MERITORIO _____ LAUREADO _____ CON NOTA DE: _____

En conformidad de ello firmamos la presente acta.

EDUARDO ANAYA PAVA
JURADO

ERLI ESTUPIÑAN HIGUERA
JURADO

FRANCISCO RAMOS AGUIRRE
JURADO

SEBASTIAN PATIÑO AVENDAÑO
JURADO

SANDRA PIEDRAHITA ALVAREZ
ASESOR DE PROYECTO

Agradecimientos

Nuestro principal agradecimiento es para Dios, ya que sin Él la realización y posterior culminación de este proyecto no habría sido posible. Le agradecemos por darnos el entendimiento, la sabiduría y, sobre todo, la paciencia necesaria para afrontar este reto.

Agradecemos al Colegio Adventista de Apartadó por brindarnos las bases necesarias para llevar a cabo este proyecto a lo largo de estos dos años. También le damos las gracias por formarnos con principios y valores que permanecerán con nosotros incluso después de culminar este ciclo estudiantil.

Expresamos nuestro profundo agradecimiento a nuestra profesora y asesora, Sandra Eloisa Piedrahita Velásquez, quien fue guía, apoyo y, por encima de todo, una persona paciente que nos acompañó en todo este proceso.

De igual manera, agradecemos a nuestros compañeros, quienes, además de ser estudiantes como nosotros, se convirtieron en un apoyo fundamental en los momentos más difíciles.

Nuestro más inmenso agradecimiento es para nuestros padres, quienes fueron el motor que nos impulsó en momentos de angustia, sobrecarga, estrés y dificultades económicas. Gracias a su respaldo, encontramos la valentía para seguir adelante y dar ese esfuerzo adicional que fue clave para la culminación de este proyecto.

Por último, pero no menos importante, queremos agradecer a nosotros mismos. Con esfuerzo, dedicación, compromiso, paciencia y perseverancia, logramos culminar este gran proyecto que nos ha acompañado durante los últimos dos años de nuestras vidas.

Introducción.....**4**
Planteamiento Del Problema.....**5**
Pregunta De Investigación.....**6**
Hipótesis.....**7**
Objetivos.....**8**
Objetivo General.....8
Objetivos Específicos.....8
Justificación.....**9**
Antecedentes.....**10**
Marco Teórico.....**12**
Marco Conceptual.....**14**
Marco Legal.....**16**
Valores:.....18
Misión:.....18
Visión:.....19
Marco Geográfico.....**20**
Marco Metodológico.....**21**
Diseño Metodológico.....21
Análisis Económico.....**44**
Conclusión.....**47**
Referencias.....**49**

Introducción

La logística portuaria desempeña un papel esencial en el crecimiento económico de Urabá, al facilitar el comercio y atraer inversiones, las cuales se están llevando a cabo ayudando a situar en una posición estratégica en la costa de Colombia.

La región obtiene beneficios del movimiento de mercancías y la conexión marítima para mejorar su economía. Este efecto económico se refleja en varios aspectos, uno de los aspectos más importantes es la creación de empleos, la ampliación del comercio internacional y la captación de inversiones de varios países y/o continentes.

Se investigará de qué manera la eficiencia y el crecimiento de la logística portuaria han incidido en el desarrollo sostenible de Urabá y cómo estos elementos siguen influyendo en su entorno económico.

La expansión del puerto capta inversiones y servicios complementarios, lo que a su vez eleva la calidad de vida de los residentes de Urabá.

Es posible crear industrias auxiliares, como la fabricación y el turismo. La existencia de un puerto eficaz en Urabá posibilita que las empresas locales ingresen a mercados internacionales de forma más competitiva, simplificando el comercio con otras naciones.

Bancolombia. (2024). *Puerto Antioquia: el proyecto que transformará la agroindustria y el comercio exterior colombiano.*

https://www.bancolombia.com/empresas/capital-inteligente/actualidad-economica-sectorial/puerto-antioquia-agroindustria-comercio

Portafolio. (2025). *Así avanza el puerto que transformará la logística en Colombia en 2025.*

https://www.portafolio.co/economia/infraestructura/puerto-antioquia-asi-avanza-el-puerto-que-transformara-la-logistica-en-colombia-en-2025-630987

El Colombiano. (2024). *Puerto Antioquia: funcionamiento, operación e impacto en Urabá.*

https://www.elcolombiano.com/la-hora-de-uraba/puerto-antioquia-uraba-funcionamiento-y-operacion-BA27630881

Infobae. (2025, junio 8). *Puerto Antioquia redefine el comercio exterior colombiano con infraestructura de última generación.*

https://www.infobae.com/colombia/2025/06/08/puerto-antioquia-redefine-el-comercio-exterior-colombiano-con-infraestructura-de-ultima-generacion

Planteamiento Del Problema

La Región de Urabá se ha establecido como una vía clave para el comercio o exportación agrícola, específicamente en el banano y plátano, hacia diferentes tipos de mercados ya sea nacionales o internacionales. A medida que avanza el tiempo, se han hecho inversiones importantes en infraestructuras portuarias para el fortalecimiento de la capacidad exportadora en la región. Sin embargo, el aumento en gran medida de las actividades portuarias ha sacado a la luz imperfecciones en la gestión de la logística, esto se ve desmejorado por falta de compañías que presten el servicio del asesoramiento especial en la logística portuaria.

Esta insuficiencia de las asesorías en la logística portuaria en la región ha llevado a cabo diferentes tipos de problemas a la hora de ponerse en marcha, esto afecta la eficiencia y de igual manera la competitividad de los puertos en la región. Uno de los retos más relevantes es el retraso en la manipulación de la carga, así también la desorganización en la coordinación portuaria e incumplimiento de normativas internacionales de seguridad y calidad.

Espectador, E. (2024, marzo 17). Unibán: Construyendo Nación en Urabá y 60 años exportando a mercados mundiales. *El Espectador*. https://www.elespectador.com/contenido-patrocinado/uniban-construyendo-nacion-en-uraba-desde-hace-60-anos-exportando-a-mercados-mundiales/

Pregunta De Investigación

¿De qué modo la falta de asesorías enfocadas en la logística portuaria perjudica la eficiencia, su competitividad comercial y sus actividades portuarias comunes que se realizan en los puertos de Urabá; y cómo podría ayudar la implementación de estas asesorías a el mejoramiento de la gestión logística portuaria?

Hipótesis

La implementación de asesorías especializadas en la logística portuaria en la región de Urabá, busca alcanzar un mejoramiento significativo de la eficiencia activa de sus actividades, precisamente en la optimización de los procesos de entrada y salida de mercancía permitiendo abrir más puertas al mercado global, exportación e importación en Colombia, en especial, la región de Urabá.

Objetivos

Objetivo General

- Mejorar la competitividad y eficiencia operativa del puerto de Urabá mediante la implementación de sistemas avanzados de gestión logística, optimización de procesos de carga y descarga, y aprovechamiento de las ventajas económicas de importación y exportación para reducir costos y tiempos operativos.

Objetivos Específicos

- Facilitar el movimiento de mercancías de manera rápida y segura para apoyar el crecimiento económico en la zona a través del puerto, mejorando la infraestructura y los servicios, esto va a permitir que los productos lleguen de manera más eficiente a su destino.
- Poner en marcha sistemas de gestión de logística, llevando a cabo control de inventarios en el momento para aumentar la eficiencia operativa.
- Optimizar los procesos de carga y descarga para la reducción de los tiempos de espera en el puerto como parte de nuestro compromiso con la eficiencia operativa.
- Conocer las ventajas económicas de importación y exportación con la cual optimizar costos operativos para mejorar la competitividad en la región de Urabá.

Justificación

La empresa de asesorías ayudara por medio de su labor de consultorías a las grandes empresas encargadas de la distribución, flujo de materiales, y productos importados y exportados, con esto se traerán beneficios como el crecimiento de la economía a nivel regional; estos beneficios serán hechos con el fin de obtener una mejora logística, y de igual manera un buen tránsito al momento de la exportación e importación; esto servirá como fuente de empleos y asesorías a los empleados que trabajarán en este ámbito laboral.

La logística portuaria es una parte esencial en la estructura del comercio internacional para la región de Urabá. Las ineficiencias presentes en la administración portuaria están perjudicando a los encargados de la exportación, que se enfrentan usualmente a demoras y costos mayores, y no solo a muchas de las empresas, sino a las mismas autoridades portuarias. Esta actividad se encarga de supervisar el flujo efectivo de los bienes en las instalaciones del puerto, desde la llegada y obtención de cargamentos hasta el almacenamiento y su posterior distribución hasta la llegada a su consumidor final.

Antecedentes

La tesis de Néstor Espinoza (2023) tuvo como objetivo diagnosticar la relación entre el apoyo administrativo y la gestión aduanera del comercio exterior en el puerto Callao-Perú. Para llevar a cabo esta tesis el señor Nestór Espinoza, buscó fuentes científicas de asesoramiento para así verificar la información de esta. Naciendo un nuevo punto en el desarrollo de nuevas habilidades y manipulación del talento humano, dándole la completa seguridad a la hora de tomar decisiones de alto riesgo con total autoridad y autonomía. Asimismo, la gestión aduanera en los puertos necesita una implementación e interpretación concreta y actualizada sobre las normas aduaneras. Por consiguiente, se tiene la creencia que el éxito de una organización se basa en su gestión innovadora a través del compromiso de equipos competitivos y líderes sumamente activos.

Jessica Guzmán Ríos (2021) tuvo como finalidad en su tesis presentar el desarrollo de la consultoría de negocios ejecutada en la empresa Colombiana nombrada RECUMAR SAS, dedicada a ofrecer servicios, asesoría y venta de suministros en el sector marítimo portuario de Colombia, Panamá, ecuador, Perú y Chile. Fundamentados en la información brindada por la compañía, se diagnosticaron múltiples problemas internos y externos que fueron producidos por la carencia de una ruta estratégica que deje y permita a la empresa conseguir el futuro deseado en este contexto de indecisión y dificultad.

La tesis de Milla Morales y Álvaro Tafur (2024) tuvo como objetivo presentar un plan de acción para fortalecer el sector comercial de cara al Megapuerto de Chancay, ya que es importante retener a los clientes actuales y potenciales, así como tener una mayor demanda de sus servicios aduaneros. De acuerdo con el análisis realizado a la empresa, se encontró que

la modernización de su plataforma de información (internet y extranet) es un soporte crucial para sus operaciones administrativas y aduaneras. No obstante, se han determinado ciertos retos que pueden estar impidiendo su progreso a nivel de transformación digital, precisamente, en la evolución de la automatización de procesos en el área comercial, donde aún no se cuenta con gestiones documentarías automatizadas para un seguimiento de pedidos y/o requerimientos superiores.

Rafael Eduardo (2021) determinó como objetivo encontrar efecto intercesor de la suficiencia ejecutiva para la innovación, entre la gestión del conocimiento y de la rentabilidad de la cadena de suministros, en empresas pymes del sector logístico portuario, al examinar los patrones de gestión de las variantes señaladas en tales empresas pymes mayores a 5 años, cuyas actividades están determinadamente enlazadas en el manejo de la cadena logística en el Ecuador. Para lo cual se reconoció como los procesos internos del manejo de entendimiento influyen en la capacidad de las pymes para aventurarse en nuevos mercados, imponer nuevas propuestas de servicios, y también, que no se desvanezcan con el tiempo.

La logística portuaria es una disciplina fundamental en el comercio internacional, ya que permite la eficiente gestión de la cadena de suministro. Este libro proporciona una visión integral de la logística portuaria, desde la planificación y gestión de la infraestructura hasta la optimización de los procesos logísticos, Logística Portuaria. (Juan José López de la Cruz 2008).

Marco Teórico

La logística marítima portuaria es el conjunto de diferentes actividades y procesos qué se abarcan en una planificación, coordinación de las operaciones logísticas o la gestión de las mismas se ven en alguna relación con la manipulación, transporte y flujo de mercancías en los puertos marítimos. En otras palabras, se está encargando de organizar, manejar y controlar el flujo constante con una eficiencia en los bienes y servicios qué prestan las instalacion maritimas portuarias, desde la recepción de la mercancia hasta su almacenamiento, supervision, manipulacion y posteriormente su distribución a su consumidor final o a su siguiente encargado de el producto.

La logística portuaria se abarca en las diferentes etapas qué se ve involucrada la cadena de suministro, desempeñando un papel muy importante en las conexiones entre distintos modos de transporte y así facilita el comercio entre las distintas regiones del país y ampliando su capacidad a nivel internacional.

El carácter multimodal, su capacidad para manejar volúmenes masivos de mercancía son algunas de las características más relevantes de la logística portuaria. Esta se adapta a diferentes modos de transporte, esto hace qué el flujo de mercancías se vea más involucrado aparte de los puertos en los trenes camiones buques y diferentes medios de transporte de carga. Además, el manejo de los puertos suele ser en grandes cantidades de cargamentos, esto requiere una gran gestión la cual debe ser eficiente en los espacios de almacenamiento y una buena logística bien coordinada para garantizar una rapidez y seguridad de los productos transportados en los puertos.

La logística portuaria es un eslabón muy significativo dentro de la cadena logística a nivel global. Esta cadena de logística nos da a entender qué el conjunto de procesos interconectados qué van involucrando la planificación, el control de la gestión de materiales e implementación, información y flujos financieros a medidas qué pasa toda la ruta de abastecimiento. La logística portuaria se inserta en esta cadena haciendo mucho más fácil la transición eficiente de las mercancías entre los diferentes modos de transporte y puntos de la cadena logística. Al estar ubicados en puntos elegidos estratégicamente de acceso marítimo los puertos desempeñan un papel demasiado importante como nodos de interconexión y redistribución del cargamento en el comercio internacional en las diferentes ubicaciones de los puertos.

Algunas de las empresas más relevantes en los temas de las logísticas portuarias se encuentran ubicadas en distintas ciudades del país de España (Ferrol, Pamplona, Tarragona, Barcelona, Valencia, Madrid, Toledo). Su nombre es FM Logistic, son especializados en brindar una eficiencia en la gestión de la logística en los puertos, brindando soluciones adaptadas a las necesidad de los clientes. El enfoque se basa en la optimización de los flujos de mercancías, para garantizar una coordinación con mayor fluidez entre los diferentes actores involucrados en el proceso. Trabajan en una colaboración muy cercana con distintas autoridades portuarias, con algunas compañías navieras y los agentes de la aduana para agilizar los trámites aduaneros, la manipulación de contenedores y mercantil en el transporte terrestre. Su objetivo es garantizar la puntualidad y poder brindar la integridad y la trazabilidad de las cargas, utilizando tecnologías avanzadas y un equipo altamente capacitado. Con un enfoque centrado en la excelencia operativa y el servicio al cliente FM Logistic se consolida como un socio confiable a la hora de generar estrategias para todas las necesidades de la logística portuaria. (FM Logistic 2023).

Marco Conceptual

El puerto marítimo tiene una importancia que va más allá del sector económico, conlleva una serie de beneficios positivos no solo para la región de Urabá, sino también para el departamento de Antioquia.

Conceptos clave

- Logística portuaria: Es todo lo que hay que hacer para que las mercancías lleguen y salgan del puerto sin problemas, desde el barco hasta el camión que las lleva a su destino final.

- Asesoría logística: Son personas expertas que ayudan a las empresas a organizarse mejor, ahorrar tiempo y dinero, y cumplir con las normas que exige el comercio actual.

- Infraestructura portuaria: Es todo lo que ves (y lo que no) en un puerto: muelles, bodegas, patios de carga, carreteras, grúas, etc.

- Eficiencia operativa: Es cuando los procesos se hacen rápido, bien y con el menor uso posible de recursos. Es trabajar con inteligencia.

- Competitividad regional: Es cuando una región tiene lo necesario para destacarse, atraer inversiones y crecer económicamente, gracias a la calidad de sus servicios.

- Desarrollo sostenible: Es crecer sin destruir. Es buscar el progreso económico cuidando el medio ambiente y mejorando la vida de las personas

Los puertos son una puerta directa a la mejora continua de los recursos de los puertos con la meta de alcanzar los ideales previstos con los recursos disponibles, y además adquirir el completo objetivo desde los recursos de que se dispone.

Ministerio de Transporte Plan Nacional de Logística y Puertos 2023-2030. https://www.mintransporte.gov.co

Marco Legal

Convenio de Facilitación del Comercio (TFA) de la Organización Mundial del Comercio (OMC): este convenio se implica en la simplificación y modernización de los procedimientos aduaneros para mermar costos y tiempos en operaciones de comercio internacional.

Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS): este convenio establece estándares de seguridad para proteger la vida del ser humano y prevenir accidentes en las tareas marítimas y portuarias.

Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR): este convenio define los derechos y las responsabilidades de todas las naciones en el uso de los océanos y establece normas para la gestión de todos los recursos marítimos.

2. Normativa Nacional sobre Logística y Transporte Portuario en Colombia

Según la ley 1 de 1991 de la Ley General de puertos en el estatuto de puertos marítimos dice que "La presente Ley, en desarrollo del artículo 32 de la Constitución Política, dispone que la dirección general de la actividad portuaria, pública y privada estará a cargo de las autoridades de la República, que intervendrán en ella para planificarla y racionalizarla." congreso de colombia (1991)

Según el decreto 4735 de 2009 regula las actividades portuarias en los puertos públicos y privados del país, estableciendo directrices para el buen funcionamiento, control y seguridad en las terminales portuarias.

Gestor Normativo (2009)

Según la ley 105 de 1993 de la ley de transporte nos establece los principios y las regulaciones para el transporte terrestre, aéreo y marítimo en colombia, promoviendo la eficiencia y la seguridad en el transporte de todas las mercancías.

Gestor normativo (2009).

Marco Institucional

Valores:

1. **Veracidad:** La capacidad de cada persona para agradecer por todo siendo la persona
2. **Veraz** la cual usa siempre la expresión gracias
3. **Responsabilidad:** Capacidad de apropiarse de alguna labor correspondiente haciéndolo sin desprecio y con amor
4. **Tolerancia:** Capacidad de respetar los criterios y conocimientos de las personas, escuchando y apoyando de buena manera sus comentarios o ideas sobre algún tema
5. **Respeto:** Capacidad de entablar una relación cordial con una seguridad sin malograr los actos con buen manejo de su integridad y su forma de expresarse junto con su forma de ser.
6. **Honestidad:** Valor al cual todo ser humano debe tener apropiado en su ser con una estrecha relación con la justicia y los actos legales.
7. **Alegría:** Fortalece el compañerismo, la presencia de la Alegría fortalece la relación entre trabajador y cliente, mejor impresión ante el público ayudando con la motivación en la empresa.

Misión:

Ofrecer asesorías de gran categoría con un excelente repertorio, capacitando a las personas y a las diferentes empresas de la región de urabá para qué estén al nivel de los avances y actualizaciones de los puertos, impartiendo conocimiento a través del respeto y la solidaridad con sus facultades físicas, sociales, mentales y espirituales.

Visión:

Ser una empresa líder en el 2030 enfocada en las asesorías logísticas portuarias a nivel nacional brindando una confianza excepcional, comprometida con el servicio, a través de un análisis y un acompañamiento transformador e innovador, el cual va a estar basado en la excelencia.

Marco Geográfico

Este proyecto de asistencia portuaria se desarrolla al extremo de la República de Colombia conformada por la región andina, en las cordilleras central y occidental, específicamente en el departamento de Antioquia, departamento rodeado de extensas montañas las cuales lo cubren de norte hasta el sur cerca de el 85% de su territorio está conformado por las mismas , Región de Urabá, en el corregimiento de Nueva Colonia, dentro del municipio de Turbo; debido a su ubicación estratégica en el noreste del país, es un centro crucial para el comercio marítimo y el desarrollo económico de la región.

Al norte, el Golfo, que se encuentra a 919 m.s.n.m, limita con el mar Caribe, lo que le permite una salida y entrada directa a mercados internacionales y, por lo tanto, refuerza sus desafíos comerciales. La proximidad de la región a los municipios del interior de Antioquia ayuda a la distribución de bienes hacia el centro del país y el Eje Cafetero, mejorando la conectividad y el flujo comercial constante.

Marco Metodológico

Diseño Metodológico

Este estudio se llevará a cabo a través de un enfoque cuantitativo, centrándose en la recolección y el análisis de datos numéricos, los cuales se emplearán para hallar información que será útil para lograr tener mayor acceso a las necesidades y falencias que se presentan usualmente en las actividades portuarias llevadas a cabo día a día.

La investigación tendrá un enfoque descriptivo, dado que busca definir detalladamente las características de un fenómeno, este se usará como modelo para identificar y comprender aquellas características que impiden el buen ejercicio de las labores portuarias en la región de Urabá.

La pregunta de investigación se abordará a través del trabajo de campo como diseño metodológico. Con el trabajo de campo se recopiló la información indispensable para poder conocer las realmente las problemáticas que afectan la logística en las actividades portuarias, y con esta información almacenada se podrá crear un plan de acción a llevar a cabo para poder solucionar eficientemente esos desafíos, de manera que se pueda cumplir el propósito de asesorar correctamente la logística en los puertos urabaenses.

La recopilación de datos será realizada por medio de encuestas, las cuales permitirán recopilar información clave a la hora de tabular las respuestas obtenidas y utilizarlas para conocer las problemáticas en la logística portuaria. La población a la cual va dirigida el proyecto son principalmente profesionales en el ámbito de la logística portuaria, tales como:

operadores portuarios, estibadores, agentes marítimos, agentes de Aduanas, coordinadores logísticos, entre otros; los cuales se verán interesados en conocer de esta iniciativa sobre asesorías de logística para los puertos.

Muestra de la población:

Con relación al muestreo de la población, se llevó a cabo con la muestra de "Muestreo no probabilístico de conveniencia", y la población objetiva a la que va dirigida esta encuesta es a las personas vinculadas comúnmente al sector logístico-portuario, como lo son: operarios, supervisores, coordinadores, técnicos, personal administrativo y de apoyo, etc.

El tamaño de la población (N) tomado del Consorcio Terminal Marítimo Antioquia (COTEMA) encargada de elaborar los trabajos en PUERTO ANTIOQUIA ubicado en la zona de URABÁ son aproximadamente 1.001 personas vinculadas a ese sector, con un tamaño de muestra (n) de 132 personas las cuales deberán ser encuestadas, el porcentaje de confidencialidad es del 94.2% y la probabilidad del fracaso (p) y del éxito (q) son del 50%.

Para los métodos de recolección de datos se han escogido los siguientes:

1. Encuestas: Para saber con certeza lo que opinan los operadores portuarios en cuanto a las verdaderas complicaciones que se presentan en las actividades logísticas portuarias, se genero un método de preguntas basados en encuestas de carácter cuantitativo el cual nos diera a conocer qué tan cómodos se sienten los operarios con la logística vista en el lugar donde ejercen su labor, preguntándoles principalmente a los trabajadores que están especializados en esa área de logística, otorgando así la oportunidad de contextualizarse de la situación actual en los puertos.

2. Análisis de experiencias: De igual manera, preguntar cómo ha sido la experiencia de los especialistas y la calidad de las asesoría de logística portuaria que hasta ahora han podido recibir a través de las encuestas, y cuales creen que han sido las fallas más evidentes que presentan usualmente en las actividades portuarias sin aquellas asesorías.

Recursos disponibles (Talento humano):

1. **Integrantes:**

   Jhonatan Esteban Ardila Sanchez

   Thomás Rendón Gonzáles

   Mariana Mosquera Guzmán

   Santiago Romero Velazquez

2. **Asesores:**

   Docente encargada de Media Técnica en Comercial Sandra Eloísa Piedrahita Álvarez

Encuesta de Asesoría Portuaria

Con esta encuesta sobre el proyecto de investigación sobre las Asesorías Portuarias en Urabá realizado por estudiantes de la promoción del año 2025, del Colegio Adventista De Apartadó , se espera recolectar información esencial sobre las necesidades, expectativas y desafíos de los operadores del sector portuario, con el fin de diseñar y ofrecer servicios personalizados eficientes. Por eso se necesita saber qué tanto conoce la población urabaense sobre la logística portuaria, y de igual manera saber sus inconformidades con las labores que se realizan día a día en los puertos.

1). Edad.

A. 18-20 Años.

B. 20-30 Años.

C. 30-40 Años .

D. 40-62 Años.

2). Género.

A. Hombre.

B. Mujer.

C. Otros.

3). ¿Tienes o has tenido algún tipo de relación con los puertos?.

A. Si.

B. No.

Si, sí ha tenido relación ¿Qué le ha parecido la logística observada en las estaciones portuarias?.

A. Muy Buena.

B. Buena.

C. Mala.

D. Muy mala.

4). ¿Ha recibido usted formación académica específica en logística portuaria, ya sean: capacitaciones, cursos, formación profesional, etc?.

A. Si.

B. No.

C. Parcial (cursos o talleres).

Si la ha recibido, ¿Cree usted que esa formación recibida fue suficiente para ejercer correctamente su ejercicio en la logística portuaria?.

A. Si.

B. No.

C. Otro:_____.

5). ¿Cómo cree usted que los profesionales del área portuaria están capacitados en temas de logística?.

A. Muy bien.

B. Bien.

C. Mal.

D. Muy mal.

6). ¿Qué áreas crees que podrían presentar mayor desconocimiento entre los mismos trabajadores del sector de logística?.

A.Normativa portuaria y aduanera.

B. Manejo de software/logística digital.

C. Seguridad y prevención de riesgos.

D. Planificación y gestión de operaciones.

7). ¿Su empresa cuenta con la disponibilidad constante de capacitaciones, cursos o formación enfocada a la logística en los puertos?.

A. Si, frecuentemente.

B. Si, algunas veces.

C. No, rara vez.

D. No, nunca.

8). ¿Has tenido que responsabilizarse de funciones sin recibir capacitación adecuada del tema previamente?.

A. Si, frecuentemente.

B. Si, algunas veces.

C. Siempre he recibido la capacitación necesaria

D. Nunca he sido capacitad@

E. No, siempre recibo la capacitación necesaria.

F. No, nunca.

9). ¿Usted cree que una mejor capacitación impactaría positivamente al ejercer las actividades portuarias?.

A. Totalmente de acuerdo.

B. De acuerdo.

C. En desacuerdo.

D. Totalmente en desacuerdo.

10). ¿Quién considera usted que debería ofrecerles la formación necesaria en esta área de logística?.

A. La empresa o empleador.

B. Instituciones tecnológicas o técnicas.

C. Organismos internacionales especializados en puertos.

D. Otros.

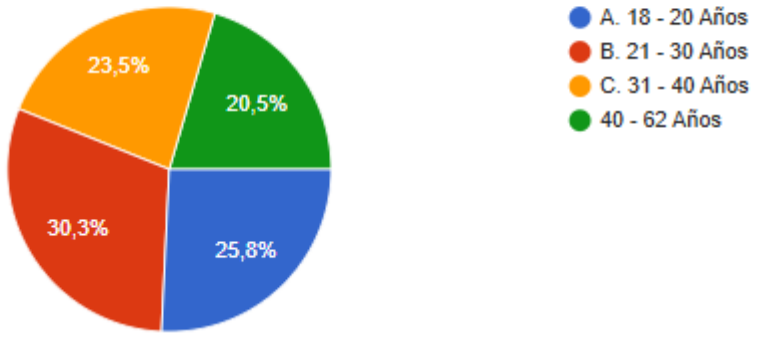
11). Según su experiencia en su trabajo continuo en los puertos, ¿Qué cree que es lo que se debe mejorar de forma pertinente en cuanto a la capacitación del personal portuario en la logística?.

Respuesta al criterio del encuestado.

Análisis Gráfico Y Estadístico

1) **EDAD**

VARIABLE	CANTIDAD	PORCENTAJE
18 - 20 Años	34	25,8%
21 - 30 Años	40	30,3%
31 - 40 Años	31	23,5%
40 - 62 Años	27	20,5%
Total	132	100%

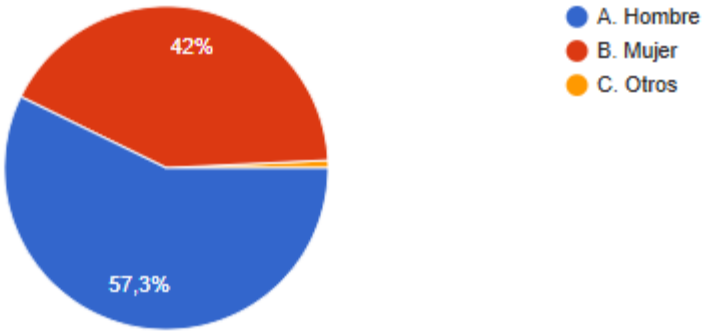


Rango de edad mayor de personas encuestadas: 21-30 años con 30,3% del total de encuestados.

Rango de edad menor de personas encuestadas: 40-62 años con 20,5% del total de encuestados.

2) GÉNERO

VARIABLE	CANTIDAD	PORCENTAJE
Hombre	75	57,3%
Mujer	55	42%
Otro	1	0,08%
Total	131	100%
No respondieron	1	

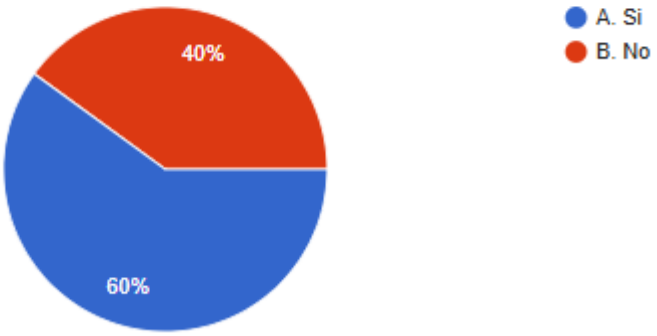


Género mayor de personas encuestadas: Hombre con 56,9% del total de encuestados.

Género menor de personas encuestadas: Otro con 0,08% del total de encuestados.

3) ¿Tienes o has tenido algún tipo de relación con los puertos?

VARIABLE	CANTIDAD	PORCENTAJE
Si	78	39,2%
No	52	59,2%
Total	130	100%
No respondieron	2	

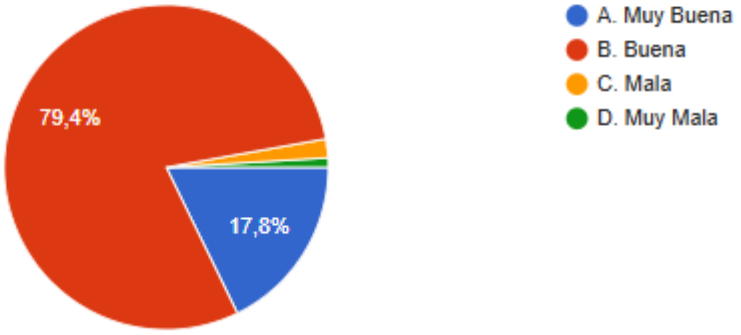


Porcentaje de personas qué SÍ han tenido alguna relación con los puertos: 39,2% del total de encuestados.

Porcentaje de personas qué NO han tenido alguna relación con los puertos: 59,2% del total de encuestados.

Si, sí ha tenido relación ¿Qué le ha parecido la logística observada en las estaciones portuarias?

VARIABLE	CANTIDAD	PORCENTAJE
Muy buena	19	17,8%
Buena	85	79,4%
Mala	2	1,9%
Muy mala	1	0,9%
Total	107	100%
No respondieron	25	

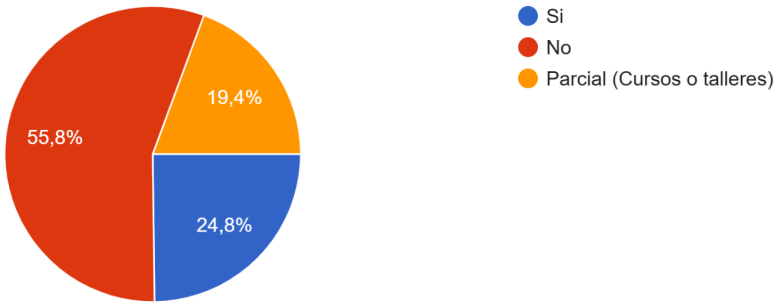


Opinión de qué le ha parecido la logística observada: Muy buena 79,4% del total de encuestados.

Opinión de qué le ha parecido la logística observada: Muy mala 0,9% del total de encuestados.

4) **¿Ha recibido usted formación académica específica en logística portuaria, ya sean: capacitaciones, cursos, formación profesional, etc?.**

VARIABLE	CANTIDAD	PORCENTAJE
Si	32	24,8%
No	72	55,8%
Parcial (Cursos o Talleres)	25	19,4%
Total	129	100%
No respondieron	3	

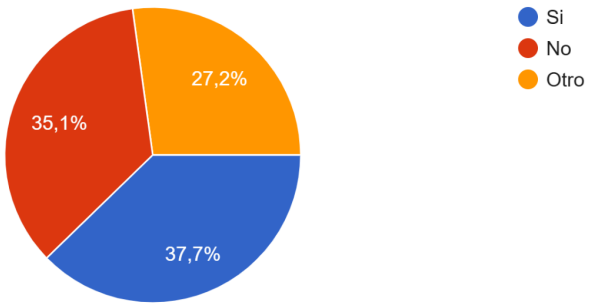


Porcentaje qué SÍ han recibido información específica sobre logística portuaria: 24,8% del total de encuestados.

Porcentaje qué NO han recibido información específica sobre logística portuaria: 55,8% del total de encuestados.

Si la ha recibido, ¿Cree usted que esa formación recibida fue suficiente para ejercer correctamente su ejercicio en la logística portuaria?.

VARIABLE	CANTIDAD	PORCENTAJE
Si	43	37,7%
No	40	35,1%
Otro	31	27,2%
Total	114	100%
No respondieron	28	

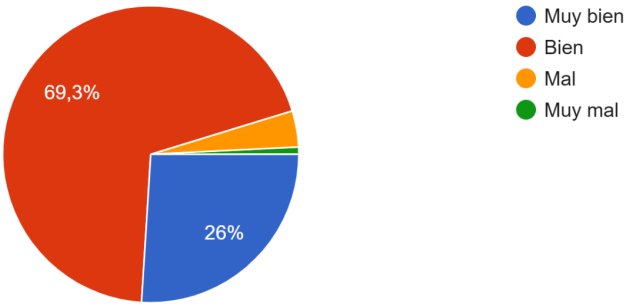


Porcentaje qué creen qué SI fue suficiente la información: 37,7% del total de encuestados.

Porcentaje qué creen qué NO fue suficiente la información: 35,1% del total de encuestados.

5) ¿Cómo cree usted que los profesionales del área portuaria están capacitados en temas de logística?.

VARIABLE	CANTIDAD	PORCENTAJE
Muy bien	88	69,3%
Bien	33	26%
Mal	5	3,9%
Muy mal	1	0,8%
Total	127	100%
No respondieron	5	

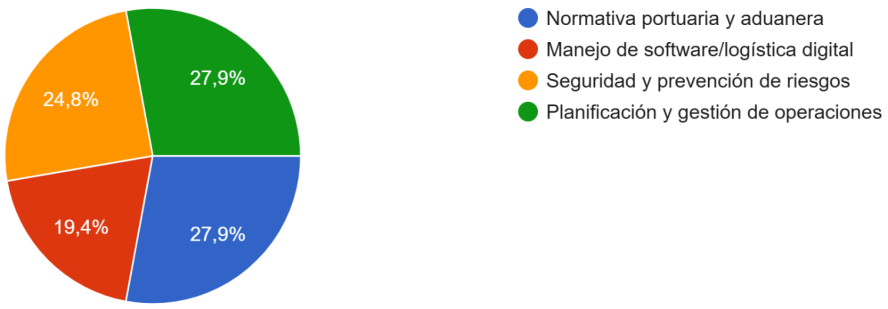


Creencia más alta sobre si los empleados están capacitados: Bien 69,3% del total de encuestados.

Creencia más baja sobre si los empleados están capacitados: Muy mal 0,8 del total de encuestados.

6) **¿Qué áreas crees que podrían presentar mayor desconocimiento entre los mismos trabajadores del sector de logística?.**

VARIABLE	CANTIDAD	PORCENTAJE
Normativa portuaria y aduanera	33	27,9%
Manejo de software/logística digital	25	19,4%
Seguridad y prevención de riesgos	32	24,8%
Planificacion y gestion de operaciones	36	27,9%
Total	129	100%
No respondieron	3	

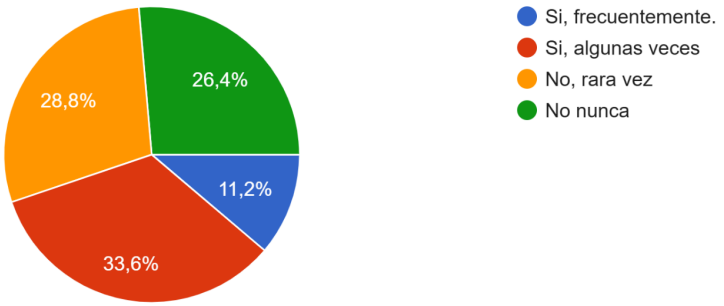


Áreas en las que se podría presentar un mayor desconocimiento: Planificación y gestión de operaciones 27,9% y Normativa portuaria y aduanera con 27,9%.

Áreas en las que se podría presentar menor desconocimiento: Manejo de software/logística digital 19,4% del total de encuestados.

7) ¿Su empresa cuenta con la disponibilidad constante de capacitaciones, cursos o formación enfocada a la logística en los puertos?.

VARIABLE	CANTIDAD	PORCENTAJE
Si, frecuentemente	14	11,2%
Si, algunas veces	42	33,6%
No, rara vez	36	28,8%
No nunca	33	26,4%
Total	125	100%
No respondieron	8	

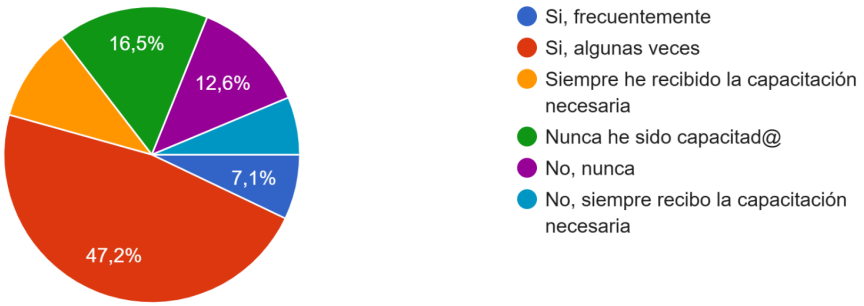


Respuesta con mayor porcentaje, si reciben capacitaciones donde emplea: Si, algunas veces 33,6% del total de encuestados.

Respuesta con menor porcentaje, si reciben capacitaciones donde emplea: Si frecuentemente 11,2% del total de encuestados.

8) ¿Has tenido que responsabilizarse de funciones sin recibir capacitación adecuada del tema previamente?.

VARIABLE	CANTIDAD	PORCENTAJE
Sí, frecuentemente	9	7,1
Si, algunas veces	60	47,2%
Siempre he recibido la capacitación necesaria	13	10,2%
Nunca he sido capacitad@	21	16,5%
No, nunca	16	12,6%
No, siempre recibo la capacitación necesaria	8	6,3%
Total	127	100%
No respondieron	5	

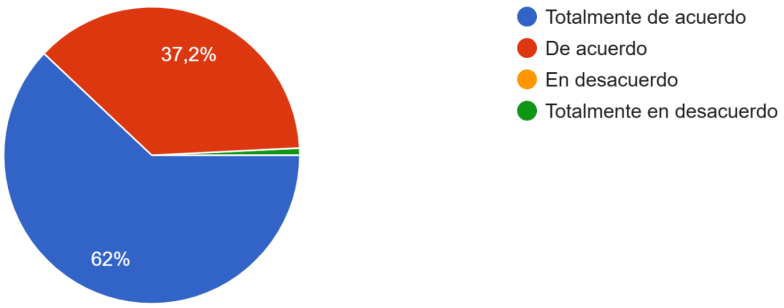


Opción con más porcentaje de votos: Si algunas veces 47,2% del total de encuestados.

Opción con menos porcentaje de votos: No siempre recibo la capacitación necesaria 6,3% del total de encuestados.

9) ¿Usted cree que una mejor capacitación impactaría positivamente al ejercer las actividades portuarias?.

VARIABLE	CANTIDAD	PORCENTAJE
Totalmente de acuerdo	80	62%
De acuerdo	48	37,2%
En desacuerdo	0	0%
Totalmente en desacuerdo	1	0,8%
Total	129	100%
No respondieron	3	

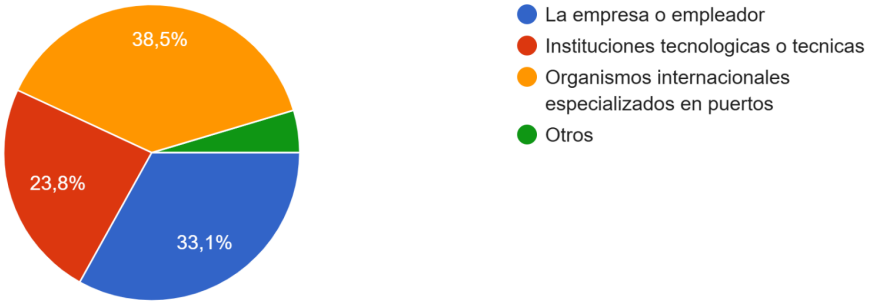


Porcentaje más votado qué creen qué con mejor capacitación serían mejor las actividades portuarias: 62% Totalmente en de acuerdo.

Porcentaje menos votado qué creen qué con mejor capacitación serían mejor las actividades portuarias: 0,8 Totalmente en desacuerdo.

10) ¿Quién considera usted que debería ofrecerles la formación necesaria en esta área de logística?.

VARIABLE	CANTIDAD	PORCENTAJE
La empresa o empleador	43	33,1%
Instituciones tecnológicas o técnicas	31	23,8%
Organismos internacionales especializados en puertos	50	38,5%
Otros	6	4,6%
Total	130	100%
No respondieron	2	



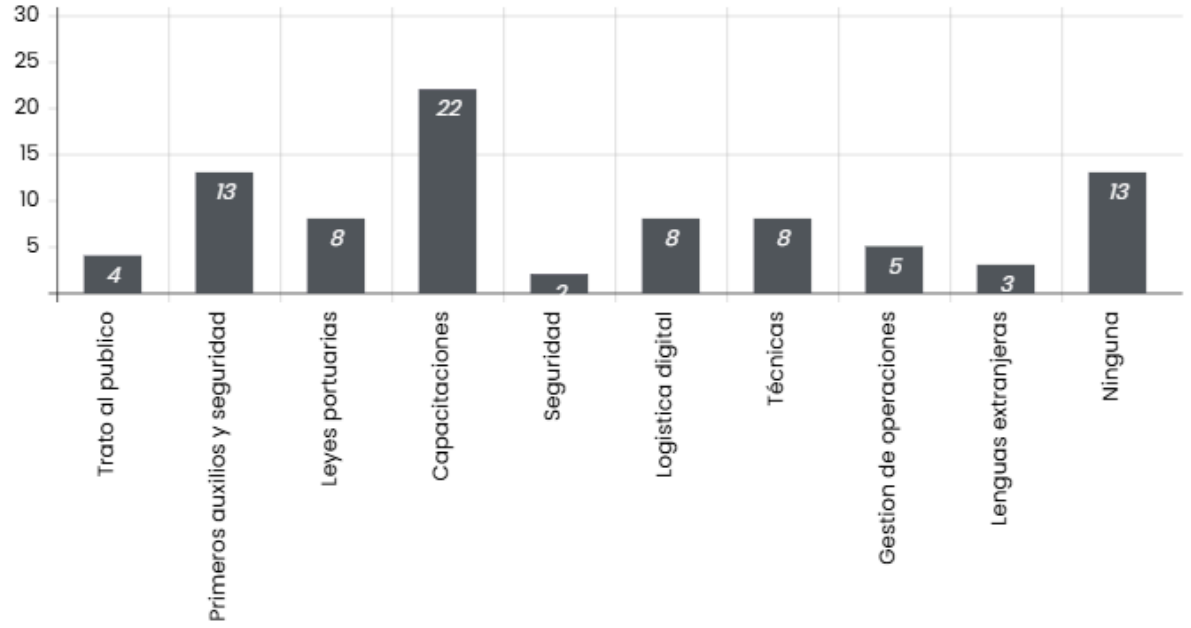
Opinión más alta de qué formación se debería ofrecer: Organismos internacionales especializados en puertos 38,5% del total de encuestados.

Opinión más baja sobre qué formación se debería ofrecer: Otros 4,6% del total de encuestados.

11) Según su experiencia en su trabajo continuo en los puertos, ¿Qué cree que es lo que se debe mejorar de forma pertinente en cuanto a la capacitación del personal portuario en la logística?.

VARIABLE	CANTIDAD	PORCENTAJE
Trato al publico	4	4,6%
Primeros auxilios y seguridad	13	15,1%
Leyes portuarias	8	9.3%
Capacitaciones	22	25,5%
Seguridad	2	2,3%
Logística digital	8	9,3%
Técnicas	8	9,3%
Gestión de operaciones	5	5,8%
Lenguas extranjeras	3	3,4%89G
Ninguna	13	15,1%
Total	86	100%

No respondieron	46	



Muchas personas no diligenciaron la información requerida en esta pregunta (específicamente 46 personas) de las 86 personas qué si la proporcionaron la información hay 1 respuesta qué se asocia en gran cantidad de respuestas:

Capacitaciones (Elegida por 22 personas)

En términos generales, las encuestas dejan ver que las capacitaciones son muy importantes para el mejoramiento del desempeño de los empleados en logística portuaria. Muchos de los encuestados creen que que no están bien preparados, por eso aún quedan algunas áreas muy importantes que carecen del conocimiento necesario, específicamente la planificación y gestión de operaciones y la normativa portuaria y aduanera, las cuales tienen mayores retos formativos.

Se encontró también que muchos trabajadores han tenido que tomar responsabilidad en el trabajo sin haber recibido la preparación adecuada, esto repercute fuertemente en la eficiencia y seguridad de las operaciones portuarias.

Pese a esto, muchos de los encuestados coinciden en que una mejor capacitación daría resultados positivos en cuanto a la efectividad en las actividades portuarias, esto evidencia una disposición clara de parte de los trabajadores de recibir formación constante para ejercer su trabajo de logística portuaria.

En relación con la constancia de las capacitaciones proporcionadas por las empresas, las respuestas muestran un panorama crítico, evidenciando que gran parte de las empresas no facilitan capacitaciones a sus empleados. Ahora bien, tomando en cuenta las respuestas recibidas de los encuestados, se logró percibir que ellos consideran que los organismos internacionales especializados en puertos, junto con las empresas empleadoras, tienen en sus hombros el deber de ofrecer programas formativos, sugiriendo que las empresas portuarias requieren formar negociaciones estratégicas que permitan optimizar los procesos logísticos portuarios.

Finalmente, los resultados recolectados de esta encuesta destacan la importancia de que las empresas se preocupen de que sus empleados realmente cuenten con la formación necesaria para trabajar eficientemente en sus labores, para lograr esto se requiere de esas capacitaciones frecuentes, claras y adaptadas a lo que requiere el sector portuario, permitiendo así que haya un desarrollo notable de un personal más capacitado, eficiente y competitivo.

Análisis Económico

Cantidad	Descripción	Valor Estimado	Observaciones
1	Constitución legal de la empresa	$1.500.000	El registro, el NIT y otros trámites necesarios para empezar
3	Profesionales asesores (logística, comercio exterior y gestión portuaria)	$24.000.000	Contratación de 3 asesores los cuales estarán especializados en cada área.
1	Coordinador general de la empresa	$6.000.000	Se encargará de controlar y organizar las actividades de la empresa.
1	Auxiliar administrativ@ y contable	$3.000.000	Apoyará la contabilidad y la documentación.
1	Arriendo de oficina (3 meses)	$4.500.000	Se alquilará un espacio en el Municipio de Apartadó para trabajo del equipo. $1.500.000 mensuales.
1	Servicios públicos y conectividad (3 meses)	$1.500.000	Energía, agua, internet para cumplir diferentes labores.
1	Equipos tecnológicos y mobiliario (computadores, impresora,	$8.000.000	Inversión en implementos fijos para llevar a cabo las asesorías.

	escritorios, sillas, archivadores)		
1	Material institucional y papelería técnica	$2.000.000	Hojas, portafolio, lapiceros, ETC.
1	Transporte y viáticos para visitas portuarias	$5.000.000	Desplazamientos a los principales puertos de la región Turbo, Necoclí, Bahía Colombia para reuniones.
1	Publicidad y promoción empresarial	$3.000.000	Creación de identidad corporativa.
1	Capacitaciones iniciales y talleres de lanzamiento	$2.500.000	Espacios para socializar y capacitar empleados.
1	Gastos administrativos varios	$1.000.000	Suministros de aseo, cafetería, mantenimiento básico y misceláneos.
	Total	$61.500.000	

En el marco del proyecto “Asesorías en Logística Portuaria en la Región de Urabá”, se dará una inversión inicial la cual dará el inicio del funcionamiento garantizando su operatividad y sostenibilidad de esta empresa de asesorías en logística de los puertos.

Este presupuesto abarca los costos de reglamentación, personal, y todas la necesidades fundamentales para brindar servicios de la más alta calidad y establecer una estructura organizacional eficiente y consistente, tomando fuerza en relación con el sector marítimo y empresas marítimas comercializadoras.

El proyecto busca promover y aumentar la competitividad del sector portuario, por medio de la prestación de servicios especializados y enfocado a las asesorías. Así mismo, pretende aportar al desarrollo económico local mediante la generación y promoción de prácticas sostenibles en el manejo portuario y generar empleo calificado.

Para el financiamiento de este plan, se contempla la gestión de recursos propios y la búsqueda de apoyo por medio de programas institucionales de emprendimiento y desarrollo empresarial, que promuevan iniciativas con alto impacto en la región.

Conclusión

El proyecto de asesorías portuarias en la región de Urabá se proyectó como una iniciativa para mejorar el desarrollo de los nuevos puertos que actualmente se construyen en la zona de Urabá, con el propósito de asegurar que su puesta en marcha se realice de manera eficiente y efectiva; asegurando que estos puertos puedan ser competitivos en el mercado nacional e internacional. Este proyecto no solo busca fortalecer la gestión logística de las empresas portuarias, sino también impulsar el desarrollo económico de la región a través del mejoramiento de la logística en la llegada y salida de productos, posicionando al Urabá antioqueño como un punto estratégico de comercio exterior a nivel global.

En los próximos años, se espera que al llevar a cabo estas asesorías técnicas y logísticas en los puertos, aportando significativamente a la optimización de los procesos de importación y exportación, reduciendo costos operativos y tiempos de respuesta del puerto, permitiendo al puerto competir con otras terminales marítimas del Caribe y posicionarse como un punto fundamental en las rutas comerciales..

Los resultados obtenidos en el transcurso de las encuestas realizadas a operarios del puerto, permitió informarse sobre los principales retos del sector portuario. En base a las respuestas obtenidas, un 25,5 % de los encuestados opinó la necesidad de recibir más capacitaciones en gestión portuaria, precisamente en la optimización de los procesos de entrada y salida de mercancía.

Recomendaciones y proyección futura

En conclusión, el presente proyecto se proyecta como un elemento importante en el mejoramiento de la logística portuaria de Urabá, ayudando a convertir a la región en un referente nacional e internacional en la logística marítima. A medida que los puertos se

pongan en marcha, las asesorías implementadas en los puertos servirán como pilar técnico que permitirá integrar la infraestructura moderna marítima, el talento humano capacitado y la gestión eficiente, formando así un modelo portuario competitivo, sostenible y alineado con las exigencias del comercio global.

Cronograma

ACTIVIDADES/MESES	2024												2025											
	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCUTBRE	NOVIEMBRE	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE
INTRODUCCION	X																			
PLANTEAMIENTO PROBLEMA		X	X																	
PREGUNTA DE INVESTIGACION				X																
HIPOTESIS				X	X															
OBJETIVOS																				
OBJETIVO GENERAL					X	X														
OBJETIVO ESPECIFICO						X														
JUSTIFICACIÒN							X													
ANTECEDENTES								X	X	X										
MARCO TEORICO								X	X	X										
MARCO CONCEPTUAL								X	X	X										
MARCO LEGAL								X	X	X										
MARCO INSTITUCIONAL											X	X	X							
MARCO METODOLOGICO												X	X	X			X			
DISEÑO DE LA INVESTIGACION													X	X	X					
PREGUNTAS																	X	X		
INVESTIGACION DE MERCADOS																	X	X		
TABULACIÒN																	X	X		
CONCLUSION DE LA INVESTIGACION																	X	X		
UPUESTO ESTIMADO Y METODOS DE FINANCIA																			X	
CONCLUSION FINAL																			X	
BIBLIOGRAFIA (LISTA DE REFERENCIA)																			X	
EXPOSICIÓN DEL PROYECTO DE GRADO																				X
CRONOGRAMA										X									X	

Referencias

Bancolombia. (2024). *Puerto Antioquia: el proyecto que transformará la agroindustria y el comercio exterior colombiano.*

https://www.bancolombia.com/empresas/capital-inteligente/actualidad-economica-sectorial/puerto-antioquia-agroindustria-comercio

Portafolio. (2025). *Así avanza el puerto que transformará la logística en Colombia en 2025.*

https://www.portafolio.co/economia/infraestructura/puerto-antioquia-asi-avanza-el-puerto-que-transformara-la-logistica-en-colombia-en-2025-630987

El Colombiano. (2024). *Puerto Antioquia: funcionamiento, operación e impacto en Urabá.*

https://www.elcolombiano.com/la-hora-de-uraba/puerto-antioquia-uraba-funcionamiento-y-operacion-BA27630881

Infobae. (2025, junio 8). *Puerto Antioquia redefine el comercio exterior colombiano con infraestructura de última generación.*

https://www.infobae.com/colombia/2025/06/08/puerto-antioquia-redefine-el-comercio-exterior-colombiano-con-infraestructura-de-ultima-generacion

Espectador, E. (2024, marzo 17). Unibán: Construyendo Nación en Urabá y 60 años exportando a mercados mundiales. *El Espectador*. https://www.elespectador.com/contenido-patrocinado/uniban-construyendo-nacion-en-uraba-desde-hace-60-anos-exportando-a-mercados-mundiales/

Congreso de la República de Colombia. (1991). Ley 1 de 1991. Por la cual se expide el Estatuto de Puertos Marítimos. Diario Oficial No. 39.626. https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=67055

Congreso de la República de Colombia. (1993). Ley 105 de 1993. Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte en Colombia. Gestor Normativo. https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=296

Espinoza, N. (2023). Relación entre el apoyo administrativo y la gestión aduanera del comercio exterior en el puerto Callao-Perú [Tesis de licenciatura]. Universidad (no especificada).

FM Logistic. (2023). Gestión de logística portuaria: eficiencia y soluciones integradas. https://www.fmlogistic.es/blog/que-es-logistica-portuaria/

Guzmán Ríos, J. (2021). Desarrollo de la consultoría de negocios en la empresa RECUMAR SAS del sector marítimo portuario de Colombia, Panamá, Ecuador, Perú y Chile [Tesis de pregrado]. Universidad (no especificada).

https://repositorio.pucp.edu.pe/items/73c1bfd3-77f4-465d-b6c2-0c8612bc5b32

López de la Cruz, J. J. (2008). Logística Portuaria. España: Ediciones Díaz de Santos.

Ministerio de Transporte. (2009). Decreto 4735 de 2009. Por el cual se regulan las actividades portuarias en Colombia. Gestor Normativo.

https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=38508

Morales, M., & Tafur, Á. (2024). Plan de acción para fortalecer el sector comercial de cara al Megapuerto de Chancay [Tesis de licenciatura]. Universidad (no especificada).

Naciones Unidas. (1982). Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR). Montego Bay, Jamaica: ONU.

https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf

Organización Marítima Internacional (OMI). (1974, enmendado). Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS). Londres, Reino Unido: OMI.

https://www.imo.org/en/about/conventions/pages/international-convention-for-the-safety-of-life-at-sea-(solas),-1974.aspx

Organización Mundial del Comercio (OMC). (2013). Convenio de Facilitación del Comercio (TFA). Ginebra, Suiza: OMC.

https://www.wto.org/spanish/tratop_s/tradfa_s/tradfa_s.htm

Rafael Eduardo. (2021). Efecto intercesor de la suficiencia ejecutiva para la innovación entre la gestión del conocimiento y la rentabilidad de la cadena de suministros en empresas pymes del sector logístico portuario del Ecuador [Tesis de maestría]. Universidad (no especificada).