

Datos Generales

| | | | |
|--------------------------|---|-----------------------------|-----------------------------------|
| Proyecto | Barranquilla, como punto estratégico para el desarrollo portuario marítimo y fluvial en la región Caribe Colombiana | | |
| Estado | INACTIVO | | |
| Semillero | UNIAUTONOMA | | |
| Área del Proyecto | Ciencias Sociales | Subárea del Proyecto | Administración |
| Tipo de Proyecto | Proyecto de Investigación | Subtipo de Proyecto | Propuesta de Investigación |
| Grado | 4to semestr | Programa Académico | Administración Marítima y Fluvial |
| Email | juan.palacio@uac.edu.co | Teléfono | 3 02 88 16 |

Información específica

Introducción

La ciudad de Barranquilla, capital del departamento del atlántico, se convirtió a finales del siglo XIX en el primer y principal puerto del país, siendo su mayor atractivo la construcción del muelle en la población de Puerto Colombia, considerado a la fecha como el tercer más largo del mundo. En el mismo sentido, la ciudad de Barranquilla se convirtió en poco tiempo en una metrópoli de desarrollo de la zona norte del país, puesto que la operacionalización del puerto permitió el ingreso al país de importantes adelantos en materia de comercio y tecnología, así mismo, diversas colonias migratorias extranjeras que se radicaron en la región permitiendo favoreciendo la inversión y la construcción de nuevas industrias, favoreciendo el desarrollo no solo del ciudad sino de la región Caribe en su conjunto. Abello y Conde (2006) En el mismo sentido promediando el año 1936, es inaugurado el terminal marítimo y fluvial de Barranquilla. En 1991 se creó la Ley Primera para modificar el régimen portuario colombiano y privatizar los puertos, medidas que asume el gobierno nacional en procura de generar competitividad haciendo frente a los procesos de apertura económica y de globalización que se consolidaban. Por lo tanto, en 1993, la Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla S.A. recibió en concesión por 20 años el terminal público marítimo y fluvial de la ciudad de Barranquilla y desde entonces, la dinámica con la que se ha desarrollado la actividad portuaria en la región y el país, invita a que las ciudades portuarias del Caribe colombiano, especialmente la ciudad de barranquilla, le apunten a nuevas y mejores estrategias de competitividad global asumiendo su ventaja geográfica y su experiencia como único puerto marítimo y fluvial en la región Caribe colombiana. Viloria (2006).

Planteamiento

En la ciudad de Barranquilla se hace necesario focalizar sus esfuerzos desde lo administrativo, lo social, lo económico y lo político, a fin de poder proyectar el desarrollo de la misma y de la región a través promover la explotación de manera estratégica su posición geográfica y el privilegio de ser puerto sobre río y mar en la región. de administrativos y políticos para explotar su ventaja geográfica hacia el comercio marítimo permitiendo el desarrollo de la navegación y la comercialización marítimo y fluvial aprovechando su potencia hídrica dada por el río magdalena y su trayecto final de desembocadura hacia el mar Caribe en donde actualmente la ciudad cuenta con complejos portuarios y logísticos que comienzan un desarrollo pero que a nivel mundial todavía están en un grado de rezago tecnológico y de infraestructura. De allí nuestra necesidad de generar proyectos de expansión portuaria, reactivación de la navegabilidad del río y actualización de tecnologías e infraestructura que permitan a Barranquilla elevar su nivel de competitividad marítima a niveles que tuvo en su antaño cuando era la principal entrada de mercancías por el Caribe Colombiano, moviendo grandes volúmenes y manejando grandes nuevos de transacciones que permitieron a la ciudad llegar al desarrollo actual pero que exigen mayor inversión y actualizaciones urgentes para enfrentar los retos del comercio internacional.

Objetivo General

Objetivo General Describir las ventajas de la ciudad de Barranquilla como punto estratégico para el desarrollo portuario marítimo y fluvial en la región Caribe Colombiana

Objetivos Específicos

Objetivos Específicos ? Determinar el impacto del puerto en el desarrollo de la ciudad y su incidencia en el movimiento de mercancías de la industria nacional ? Establecer la importancia de reactivar la navegación fluvial en Barranquilla. y la necesidad de renovar y crear nuevas alternativas de movimiento de mercancías en el puerto de Barranquilla. ? Indagar acerca de la gestión estatal y los proyectos que se realizan actualmente en pro del desarrollo portuario de la ciudad ? Formular estrategias que permitan alcanzar dicho desarrollo portuario involucrando la participación del estado, la empresa y la sociedad de manera sinérgica con el fin de equilibrar los beneficios que genera la operación logística marítima en el desarrollo de la ciudad

Referente

Los puertos están conformados por un conglomerado de obras, infraestructura y servicios que prestan un área en espacios de aguas de poco movimiento que permiten la permanencia estable y segura de los barcos, para que posteriormente se realicen las respectivas operaciones de cargue, descargue y almacenamiento de mercancías y la circulación de viajeros. Existen puertos de aguas profundas que son aquellos que tienen profundidades mayores a 45 pies, (aproximadamente 13 metros) y de menor profundidad considerados menor a la escala de los 45 pies. La última definición otorgada por la OMI de los puertos fue: "el puerto es un eslabón de la cadena del comercio" lo cual merece su respectivo mantenimiento y cuidado. Las principales áreas de incidencia de un puerto está en el sector comercial, el cambio variado de modalidad del transporte marítimo y terrestre, ser base para el atracamiento de barcos y reparación y fuente de desarrollo regional. Éstos son factores 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. El dominio de la situación logística en los puertos sobre la competitividad del comercio exterior de un país es muy alto. El transporte marítimo está notablemente influido por dos nodos operativos cada vez más importantes: los puertos y las Zonas de Actividades Logísticas (ZAL). 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. 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. 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. Según fundesarrollo en su libro "el impacto socioeconómico del complejo portuario de Barranquilla" "El objetivo de la investigación era evaluar el impacto socioeconómico del complejo portuario y de los muelles privados de la zona industrial de la Vía 40 en la región." En lo presentado en su informe, la actividad portuaria reporta ingresos anuales por 80.000 millones de pesos en impuestos y contribuye con la generación de 43.624 empleos. Encontramos como influye en desarrollo portuario en la economía de la ciudad por lo tanto se hace absolutamente necesario no abandonar esta fuente de desarrollo como lo es el puerto y buscar alternativas de mejoramiento que permitan expandir su capacidad productiva y de movimientos comerciales haciéndolo el más competitivo de la costa Caribe

Metodología

El proyecto de investigación a realizar, aplica una metodología de tipo descriptivo, ya que esta posibilita la certeza de las características de los elementos de estudio, combinada con un proceso deductivo, ya que la aplicación de los instrumentos requiere de una precisión en la información que será la que avale y apoye la toma de decisiones futuras al respecto de la temática. La investigación toma elementos de los paradigmas investigativos cualitativo y cuantitativo. En la investigación se triangulan ideas, fuentes y paradigmas. Precisamente la triangulación es una de las vías de validación de esta investigación. Los métodos están signados por la relevancia del paradigma cualitativo.

Resultados Esperados

Documento parcial: En el que se muestran las consideraciones más relevantes del proceso de investigación y a su vez una descripción general de cuál es el estado de Barranquilla como punto estratégico para el desarrollo portuario en el Caribe colombiano Artículo: "La tecnología, aliada de los procesos competitivos en las organizaciones". (Artículo para postular como editable para publicación, en la revista Dimensión Empresarial de la facultad de Ciencias administrativas, económicas y contables. ISSN. 16928563) Ensayo: Creación, reestructuración y renovación de los puertos del Caribe colombiano, necesidad urgente para mejorar su competitividad

Conclusiones

Como conclusión parcial, encontramos a diagnóstico en los datos consultados el estado intermedio de las diversas infraestructuras emplazadas a margen del río que funcionan como puerto aleatorios para la salida de mercancía en la ciudad de Barranquilla, pero surge la necesidad de profundizar los niveles del canal de acceso dada la alta sedimentación del canal de acceso y la necesidad de mayores profundidades para la entrada de naves de mayor eslora y calado. Surge la inquietud si se hace necesaria de buscar otras zonas con cercanía al mar la creación de otro puerto profundo y desarrollar una estructura multimodal de transporte para mover mayores volúmenes de mercancía.

Bibliografía

? Viloria, J (2006). Ciudades portuarias del Caribe colombiano: propuestas para competir en una economía globalizada. Documentos de trabajo sobre economía regional. Centro de estudios económicos regionales CEER. Banco de la República. Cartagena. Disponible en: http://www.fnpi.org/fileadmin/documentos/imagenes/Logos/Documentos_talleres/joaquin_viloria2_ciudades_portuarias_y_competitividad.pdf. Consultado en: Marzo de 2012. ISSN: 1692-3715 ? Los puertos marítimos colombianos se la juegan por la infraestructura (2011). Revista de logística. Legis. Disponible en: http://www.revistadelogistica.com/Puertosmaritimoscolombianos_n1.asp. Consultado en: Febrero de 2012. ? Departamento Nacional de Planeación (2004). DNP. Documento Conpes 3315. Ministerio de Transporte. INVIAS. Bogotá ? Diario La República (2006), Mayo 15. p. 7. Bogotá.

Información Complementaria

Integrantes

¡Actualmente no existen integrantes para este proyecto!

Instituciones

| NIT | Institución |
|------------|---------------------------------|
| 8901025729 | UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DEL CARIBE |