
Empresa Colombiana Pesquera de Tolú S.A. Pestolú

María Angélica Domínguez Aguas

Raúl Eduardo Cerro Dávila

Narcés Manuel Martínez Contreras

Emilio Daniel Rivera Castro

Corporación Universitaria del Caribe – CECAR

Facultad de Ciencias Básicas, Ingeniería y Arquitectura

Programa de Ingeniería Industrial

Diplomado en Logística de Puertos

Sincelejo

2018

Empresa Colombiana Pesquera de Tolú S.A. Pestolú

María Angélica Domínguez Aguas

Raúl Eduardo Cerro Dávila

Narcés Manuel Martínez Contreras

Emilio Daniel Rivera castro

Trabajo de grado presentado como requisito para optar al título de Ingeniero Industrial

Asesor

Pablo Cesar Pérez Buelvas

Magister en Logística integra

Corporación Universitaria del Caribe – CECAR

Facultad de Ciencias Básicas, Ingeniería y Arquitectura

Programa de Ingeniería Industrial

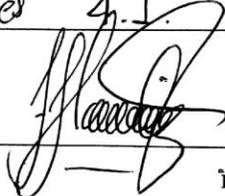
Diplomado en Logística de Puertos

Sincelejo

2018

Nota de Aceptación

Nota de aceptación
del Proyecto final de
Diplomado en Logística de
Puerto es 4.1.



Director

Evaluador 1

Sincelejo, Sucre, 5 de julio de 2018

Tabla de Contenido

Resumen.....	5
Abstract	8
Introducción	9
1. Reseña Histórica	11
1.1 Nombre.....	13
1.2 Fecha	13
1.3 Generación a la que pertenece.....	13
1.4 Tipo de puerto	14
1.5 Constitución	14
1.6 Servicios prestados.....	14
1.7 Comunicación.....	15
1.8 Tecnologías	16
1.9 Papel del puerto en la economía de la región.....	17
2. Infraestructura del Puerto	22
2.1 Recepción de buques u otros navíos	22
2.2 Carga y descarga	23
2.3 Almacenamiento.....	23
2.4 Recepción y entrega de mercancía	24
2.5 Abordaje y desembarco de pasajeros	25
2.6 Muelles y terminales	25
2.7 Construcciones fijas y ubicadas sobre la infraestructura como almacenes.....	26
3. Zona de influencia	29
Conclusión	30
Referencias Bibliográficas	32

Lista de Tablas

Tabla 1: Toneladas de producto capturado	12
Tabla 2: Informe mensual de la producción por embarcaciones 2015	18
Tabla 3: Informe mensual de la producción pop embarcaciones 2016	21

Tabla de Figuras

Figura 1: Ubicación geográfica de Empresa Colombiana Pesquera S.A. Pestolú.	16
Figura 2: Valor en dólares anual de la exportación de camarón por kilogramo.	18
Figura 3: Embarcación de pesca Corozal CP-09-0003-A.	19
Figura 4: Área de recepción de buques u otros navíos para salir a la pesca	23
Figura 5: Área de recepción interna del producto una vez es pescado	24
Figura 6: Área de producción interna del producto.....	24
Figura 7: Muelle receptor de las embarcaciones pesqueras	25
Figura 8: Área de Winche, taller de reparación naval y área sanitaria	26
Figura 9: Área de mantenimiento, almacenamiento de residuos aceitosos y entrada al mar	26
Figura 10: Área de producción de hielo, almacén y cuarto de máquinas	27
Figura 11: Zona de lubricantes y comunicaciones, gerencia y departamento de operaciones	27
Figura 12: Zona de parqueo	27
Figura 13: Zona de encuentro de colaboradores y mini market	28

Resumen

Esta entidad pesquera fue creada para fomentar el desarrollo de la pesca de arrastre en el golfo, esta zona se ha caracterizado por su trabajo en la pesca y su excelente ubicación para la explotación de esta actividad artesanal. Fue creado a partir del convenio realizado entre el gobierno colombiano y el gobierno japonés firmado en 1976. (Pestolú, 2018, pág. 1)

El objetivo de este trabajo abarca el conocer las actividades del puerto y su manejo interno y externo (sucursales, puntos de ventas). Las técnicas y metodologías que implementamos fueron la visita al puerto, la observación; observamos unas máquinas dañadas, el puerto en un estado de deterioro y abandono total con un solo trabajador que labora como celador. Entrevista, por medio de la entrevista que realizamos a algunos habitantes de la zona dedicados a la labor pesquera e informaciones recopiladas de fuentes oficiales, nos muestran la crisis económica por la que está pasando la empresa al no haber hecho un correcto uso de los recursos de los cuales se disponían.

Para lograr alcanzar un nivel de competitividad y de productividad más alto la empresa debería de aplicar políticas de mejoramiento continuo, requiere de una mayor inversión, aplicar nuevas tecnologías y sobre todo concientizar a los gerentes y demás empleados sobre la importancia que tiene para la región poseer una empresa pesquera de 42 años con productos de excelente calidad.

Palabras clave: Golfo del Morrosquillo, convenio, actividad artesanal, crisis económica, mayor inversión, nuevas tecnologías.

Abstract

This fishing company was created to encourage the development of fisheries in the Gulf of Morrosquillo. This area has been characterized by his work in the fishing and excellent location for the operation of this craft. It was created from the agreement made between the Colombian government and the Japanese government signed in 1976. (Pestolú, 2018, pág. 1)

The objective of this work covers the knowing of the activities in the port and its internal and external management (branches, outlets). Techniques and methodologies that were implemented by us consist in visiting the port, observation; observe a damaged machines, the port in a state of disrepair and total abandonment with one worker who works as a janitor. Interview, through the interview we conducted with some people in the area when fishing work and information gathered from official sources, show the economic crisis that is happening the company cause not having made proper use of resources which they were arranged.

To achieve a level of competitive and higher productivity the company should implement policies of continuous improvement requires greater investment, applying new technologies and especially awareness among managers and other employees about the importance for the region possess a fishing company 42 with excellent quality products.

Keywords: Gulf of Morrosquillo, agreement, craft, economic crisis, more investment, new technology.

Introducción

El desarrollo de la economía de mercado de cualquier país, requiere del comercio marítimo o fluvial, por lo tanto, es fundamental contar con las últimas tecnologías que logren un eficaz desarrollo de todas las actividades portuarias, para que el país sea competitivo a nivel mundial. Esto juega un papel vital en la economía y cada día muestra más avances que la hacen una actividad más eficaz y segura, por donde se mueve la mayoría de los productos que son comercializados alrededor del mundo y ejercen presiones en temas de competitividad que obliga a los países y a las industrias a entrar cada día más al tema de la globalización. (Rincón , 2016, pág. 1)

Colombia no es la excepción a esta premisa y en consecuencia el tema portuario en el país tiene un lugar privilegiado como se evidencia en el CONPES 3744, el cual tiene como eje directriz: “Política Portuaria para un País más Moderno”; estableciendo parámetros a seguir en las políticas públicas desde varios estamentos gubernamentales y privados, lo cual se evidencia en las inversiones en materia de interconexión entre los centros industriales del país y a las distintas terminales portuarias. Del mismo modo, por parte de la empresa privada se evidencia la consolidación de centros de distribución en puntos estratégicos que permitan su mejoramiento logístico en lo referente a su proyección de comercio por vía acuática. (Conpes, 2013, pág. 5).

Así, es importante tener conocimiento acerca de la capacidad instalada, volúmenes de transporte actuales, demanda futura, zona de influencia, histórico de demanda de servicios y demás aspectos relevantes relacionados con los puertos con que cuenta una nación a fin de mantener la vigencia de la información y proyectar los impactos que tendrán en las distintas políticas públicas o privadas que los incluyan, los cuales son aspectos tratados en el presente documento enfocándose propiamente en el puerto sucreño de PESTOLÚ S.A.

Es así como en el departamento de Sucre, propiamente los límites del casco urbano del municipio de Tolú, se encuentra una terminal portuaria perteneciente a PESTOLÚ S.A., la cual surgió como una iniciativa de cooperación técnica entre el gobierno nacional y el japonés para

dinamizar la actividad pesquera de la región del Golfo de Morrosquillo, y el cual será el objeto del documento en cuestión y que consta de la caracterización de dicho puerto, recopilación de datos relacionados con los movimientos de éste, hinterland y foreland, entre otros datos de relevancia. (Pestolú, 2018, pág. 1).

La caracterización del puerto se realizará mediante visita física a las instalaciones del puerto, visita virtual a la página web oficial de la empresa, entrevista con personal que haya laborado directa e indirectamente con la empresa y con la comunidad, consulta con bases de datos de acceso público y publicaciones regionales.

1. Reseña Histórica

Los inicios del puerto Pestolú surgen gracias a la cooperación del gobierno nacional y el gobierno de Japón, que mediante un acuerdo donde establecieron metas a realizar a través de la cooperación para así realizar varios proyectos que fomenten el desarrollo pesquero. Este país brindo a Colombia equipos y asistencia técnica para así cumplir los compromisos pactados por estos países. De ahí surgió la Empresa Colombiana Pesquera de Tolú S.A, la cual dio el primer paso en octubre de 1980 año donde se realizó el convenio para su creación. (Pestolú, 2018, pág. 1).

En el año 1989 varias empresas aportaron al capital social de la empresa, entre esas; el IFI con un aporte 59.1%, CorfiAntioquia con un aporte de 5.3%, Vikingos S.A con un 5.3%, CorfiColombia 5.3% y el otro 8.1% restante son realizadas por otras entidades. La primera inversión que realizó el gobierno japonés fue en 1981 de un valor de 300 millones de yenes, que en pesos colombianos equivale \$75.6 millones en ese año, lo cual fue invertido en equipos de pesca, asistencia técnica y capacitación. (Departamento nacional de planeación, 2005, pág. 2).

Esta empresa inicio actividades en el año 1982 y se dedicó a la pesca blanca, los primeros años no tuvo resultados financieros esperados y las pérdidas fueron mayores, según los registros que existen de este año los niveles de capture fueron de 110 toneladas en los próximos años disminuyo de forma drástica con 95 toneladas en 1983 y 66 toneladas en el año 1984. (Pestolú, 2018, pág. 1).

Debido a las caídas en las capturas el gobierno Japonés se vio obligado a realizar la segunda inversión en 1995 por un valor de 630 yenes, lo que en ese año en pesos colombianos equivalía a 242 millones de pesos, esta inversión mejoro su producción. (Ver tabla 1) (Departamento nacional de planeación, 2005, pág. 1).

Tabla 1. *Toneladas de producto capturado*

Especie	1985	1986	1987	1988
Pesca Blanca	105	130	138	103
Camarón	105	66	54	52

Información recopilada del reporte de pesca de Pestolú. Fuente de elaboración propia.

En 1995 después de esta segunda inversión el panorama financiero empezó a mostrar una gran mejoría y en los próximos años se observaron utilidades por un valor de \$9 millones, subiendo después a 16 millones respectivamente. (Departamento nacional de planeación, 2005, pág. 2).

Pero aquí no acababan los problemas para la empresa Pestolú, para el año 2000 tuvo una intervención de la Contraloría General De La República haciendo uso de la resolución 5282 de 2001 artículo 10. Del cual se cita el decreto-Ley 267 de febrero 22 de 2000 dicta normas sobre organización y funcionamiento de la Contraloría General de la República, luego que el artículo 30 del mencionado decreto establece que “para garantizar el adecuado ejercicio de las funciones, facultades y actividades del control fiscal señaladas en la Constitución, las normas y leyes para obtener un alto rendimiento del nivel técnico del ejercicio de las mismas, la Contraloría General de la República escogerá y designara a los sujetos de control fiscal, aceptando mediante se obtengan resultados de los ejercicios de gestión pública, por prestación de servicios, funciones administrativas o regulativas, por mejoramientos de bienes o actividades comerciales, económicas y financieras” “aceptando los criterios de especialización sectorial, funcionalidad y simplificación, el Contralor General, previo concepto del comité directivo, podrá seleccionar y re seleccionar sujetos pasivos de seguridad y un estricto control por parte de los fiscales a las contralorías asignada, por el cual éstos tendrán que responder por los resultados de la seguridad de la gestión fiscal del respectivo sector en el que se hubiere asignado tales sujetos”. (Legal Leguis, 2004, pág. 2).

Luego de dicha intervención de la contraloría para el año 2000, se hizo una recopilación de datos para la seguridad de la contratación estatal en el año 2004 por el acuerdo 0001 del cual se

obtiene la entrada de los entes a la base de datos y seguridad de la contratación estatal, SICE. (Avance Juridico, 2004, pág. 1).

El día Miércoles, 6 noviembre 2013 la empresa Colombiana Pesquera Pestolú S.A firma un contrato radicado con el número 002, el cual tiene como tipo de permiso un Contrato de Concesión, con un prototipo de carga asociado al descargue de productos de pesca y aprovisionamiento de las embarcaciones pesqueras. (Alcaldia de Santiago de Tolú, 2018, pág. 2)

1.1 Nombre

Empresa Colombiana Pesquera de Tolú S.A. Pestolú.

1.2 Fecha

La fecha de constitución de Pestolú S.A fue en el año 1976 cuando fue firmado el convenio de cooperación técnica entre los gobiernos Colombiano y Japonés, con el fin de impulsar la industria pesquera.

1.3 Generación a la que pertenece

Debido a los periodos en los cuales el puerto Pestolú fue instaurado se le consideraba un puerto de segunda generación por estar comprendido entre los años sesenta y ochenta donde los puertos se expanden como centros de transportes para la industria y el comercio, el puerto Pestolú es el resultado de diferentes servicios; como el comercial por su actividad de vender productos de mar, prestando también el servicio de transporte que es el proceso que se lleva en el puerto y complementado con la industria, porque se produce comida de mar. Estos tres servicios agregan valor a la carga y funcionan de manera conjunta o no son aisladas lo que le da al puerto la característica de ser de segunda generación. (Sciortino, 2013, pág. 2).

1.4 Tipo de puerto

La empresa Colombia Pesquera de Tolú S.A PESTOLÚ es un puerto de tipo marítimo, que funcionaba en Tolú, ubicado en el mar Caribe.

1.5 Constitución

Pestolú surge de un convenio de cooperación técnica realizado entre el gobierno colombiano y el gobierno Japonés, el cual fue firmado en el año 1976, luego inicia sus actividades en el año 1982 después de que el gobierno Japonés realizara importantes inversiones al puerto. (Pestolú, 2018, pág. 1).

La forma jurídica de Pestolú es la Sociedad Anónima (S.A), y ésta se encuentra registrada en la Cámara de Comercio de Sincelejo- sucre, en el que se reconoce su inicio de actividad económica el día 09 de octubre del año 1980. Su razón social figuró bajo el nombre EMPRESA COLOMBIANA PESQUERA DE TOLÚ S.A, y sus siglas fueron identificadas bajo las letras PESTOLÚ S.A, la empresa se encuentra ubicada en el Kilómetro 2 vía al Francés, Tolú- (s), Col. (Pestolú, 2018, pág. 1).

En los inicios del año 2018 la empresa dejó de prestar sus servicios quedando el puerto en un estado de abandono, el muelle está siendo utilizado por los pescadores artesanales para realizar sus faenas de pesca. (Casas Chima, 2018).

1.6 Servicios prestados

El puerto de Pestolú es una empresa que mediante un concesionario posee el derecho a ocupar y utilizar en forma temporal y exclusiva este puerto o zona de uso público que le pertenece a la nación, este muelle pesquero ubicado en el Golfo de Morrosquillo del municipio de Tolú,

realizaba las actividades de producción y comercialización de productos alimenticios que son de origen marino, y luego eran comercializados a nivel nacional e internacional. (Agencia nacional de infraestructura, 2016, pág. 2).

El puerto pesquero de Pestolú ofrecía al mercado productos marinos como lo son el pescado, mariscos y langostinos, bajo las más estrictas políticas de calidad que garantizaban la inocuidad de todos los productos pesqueros que eran ofrecidos, esta calidad se garantizaba mediante un sistema de análisis y puntos críticos de control, lo más importante para Pestolú era el nivel de satisfacción de los clientes, por eso garantizaban la efectiva prestación de servicio mediante una atención oportuna, basados en la responsabilidad y el cumplimiento. (Agencia Nacional de Infraestructura, 2016, pág. 2).

1.7 Comunicación

El puerto pesquero Pestolú se encuentra ubicado en Santiago de Tolú, departamento de Sucre, Colombia a las orillas del mar Caribe, por lo tanto es un puerto con una conectividad marítima muy accesible. Desde el puerto Pestolú se enviaban productos a los demás puertos nacionales como por ejemplo al puerto de Cartagena, Santa Marta y Barranquilla que son los más importantes del país y que son claves en el comercio exterior colombiano. Así como también se realizaban exportaciones en el mercado global desde el mismo puerto. Por otra parte el municipio de Santiago de Tolú, en donde está ubicado el puerto cuenta con otro puerto de exportación de cemento y de carbón al servicio de empresas privadas, el cual está habilitado para embarcaciones comerciales de poco calado y también llegan los grandes barcos petroleros (Revista de logística, 2016, pág. 8)

Por vías terrestres el puerto pesquero de Pestolú se encuentra conectado con el eje vial troncal de occidente, que conecta al puerto con grandes ciudades como Medellín, Sincelejo, Cartagena y Barranquilla, el eje vial de Tolú – Tolviejo que conecta con el municipio de Coveñas. Cuenta con dos aeropuertos cercanos, uno en el mismo Santiago de Tolú; el aeropuerto Regional

del Golfo de Morrosquillo el cual realiza vuelos comerciales a ciudades como Bogotá y Medellín, y el otro aeropuerto en el municipio vecino de Coveñas el cual es propiedad de la Armada Nacional. (Alcaldía de Santiago de Tolú, 2018).

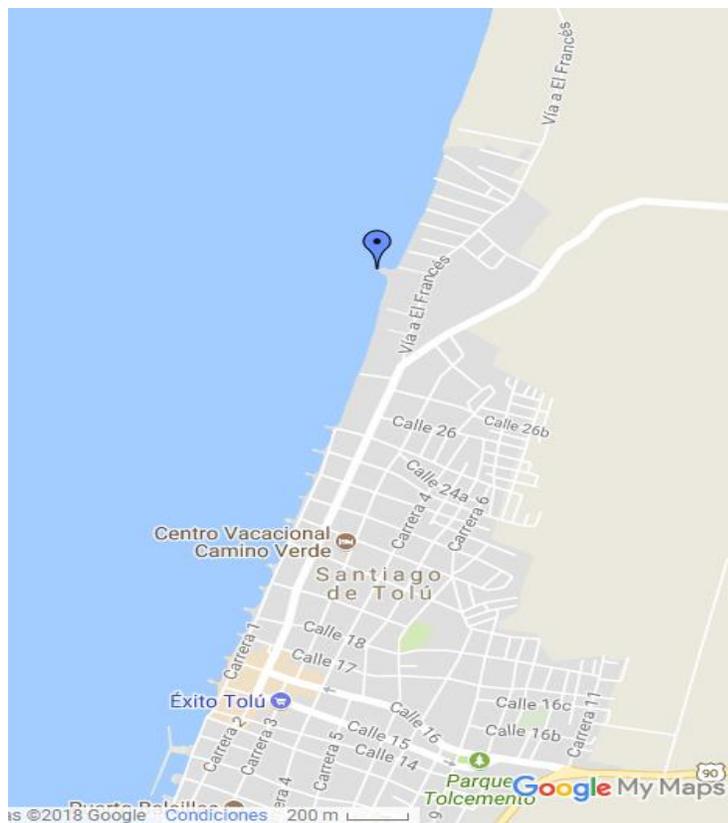


Figura 1. Ubicación geográfica de Empresa Colombiana Pesquera S.A. Pestolú. Tomado de Google Maps 2016.

1.8 Tecnologías

Dentro de las tecnologías que fueron implementadas en la concepción del puerto para el correcto desempeño de la actividad, tenía equipos de pesca de tipo arrastre, planta de procesamiento de alimentos diseñada para los que son obtenidos por la actividad pesquera de la zona de influencia, túnel de congelación, cuarto de fabricación de hielo de tamaño industrial. (Conpes, 2013, pág. 3).

El puerto cuenta con una página web; <http://www.pestolu.com/>, llamada Pestolú donde se puede encontrar toda la información del puerto, también tiene números telefónicos, correos electrónicos y fax por donde se lleva a cabo una efectiva atención al cliente. (Pestolú, 2018, pág. 2).

PESTOLÚ S.A tiene como objeto social la explotación semi industrial y comercial de la pesca marítima y fluvial, la elaboración y comercialización de los aparatos, herramientas y/o accesorios asociados con la actividad de pesca, de igual forma, la comercialización al por menor de combustible para auto-motores, lubricantes (grasa y aceites) aditivos y productos para la limpieza de los mismos. (Rincón, 2016, pág. 5).

1.9 Papel del puerto en la economía de la región

Una de las fuentes de ingresos dentro de la región lo produce el sector pesquero conformado por la pesca artesanal y la pesca industrial, ya que hay pocas oportunidades de empleos la pesca artesanal es la actividad más realiza en la zona. Conformado por un gran número de pescadores que poseen pequeñas embarcaciones y aparejados solo con anzuelos y trasmallos. Por otra parte, la actividad pesquera industrial estaba a cargo de la empresa Pestolú que ayudo a generar más de 64 empleos que beneficia indirectamente a unas 200 familias. (Departamento Nacional de Planeación, 2005, pág. 1).

Para el año 2001 Pestolú tuvo una producción de 90.000 kilogramos, que estuvo conformado por un gran porcentaje de camarón rosado y de pesca blanca, este se vende en Cartagena a la empresa C.I Océanos y luego es exportado a España, dejando como ganancias 1.948 millones. El camarón también deja buenas ganancias, el 95% de la producción de camarón se exporta a los mercados internaciones y el resto se deja para el consumo nacional. Entre los años 1994 y 2004 hay registros de exportaciones de camarón de un promedio de 2,6 toneladas, las cuales tuvieron un crecimiento en los años siguientes y dejaron ganancias por 118,3 millones. (Aguilera, 2005, pág. 69).

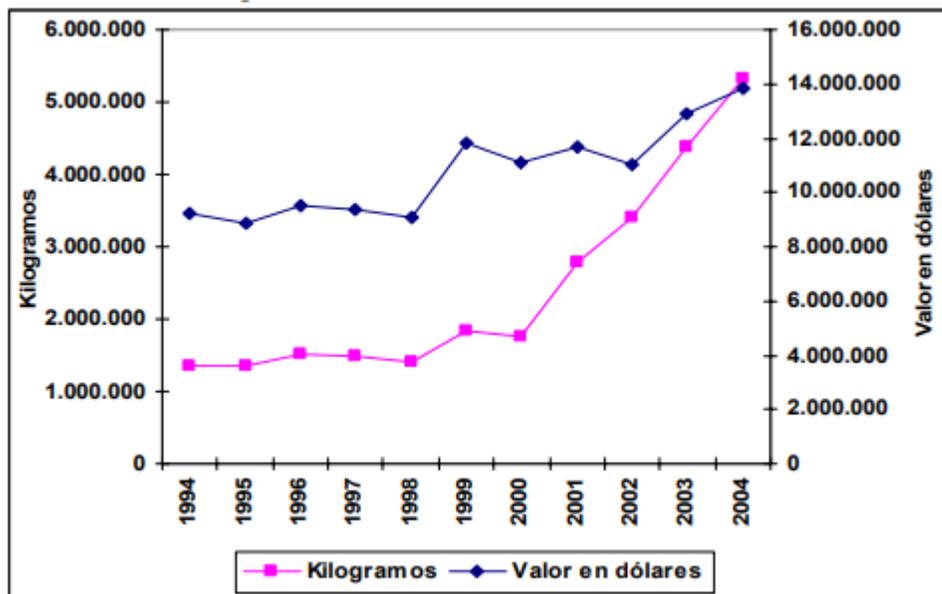


Figura 2. Valor en dólares anual de la exportación de camarón por kilogramo. Tomado del documento La economía del departamento de Sucre: Ganadería y sector público por María M. Aguilera Díaz, 2005.

Tabla 2

Informe mensual de la producción por embarcaciones año 2015

Fecha	Informe Diario Producción Embarcaciones Pestolú S.A 2015							
	M/quillo	Dibulla	Lorica	Murindo	Sincelejo	Turbo	Corozal	Total
Enero	-	1.234,6	860,1	321,2	1.240,2	1.186,7	1.337,5	6.180,3
Febrero	223,1	1.593,4	1.486,8	2.003,4	1.664,9	1.580,1	1.455,7	10.007,4
Marzo	648,0	963,7	713,6	348,7	1.571,9	1.450,9	1.159,8	6.856,6
Abril	1.686,9	1.514,0	426,8	-	1.729,8	1.773,6	463,3	7.594,4
Mayo	2.750,6	1.386,9	916,6	-	1.632,2	1.565,5	-	8.251,8
Junio	2.226,9	1.121,2	152,1	1.725,6	1.765,7	838,8	2.045,1	9.875,4
Julio	691,7	-	212,6	1.873,3	2.076,2	-	1.199,7	6.053,5
Agosto	1.946,7	903,8	-	1.003,3	2.117,7	-	1.604,5	7.576,0
Septiembre	1.777,8	1.100,4	-	1.675,3	1.991,1	-	625,9	7.170,5
Octubre	1500,4	1607,9	0,0	2400,1	2573,9	1194,5	883,1	10.159,9
Noviembre	1.596,4	142,2	-	1.946,3	1.597,6	1.529,3	894,8	7.706,6
Diciembre	1.506,1	817,3	-	1.731,9	1.708,0	1.548,2	1.617,8	8.929,3
Totales	16.554,6	12.385,4	4.768,6	15.029,1	21.669,2	12.667,6	13.287,2	96.361,7

Datos suministrados de la Empresa Colombiana Pesquera de Tolú S.A. Pestolú. Elaboración propia

En promedio la producción mensual capturada por los pescadores era de 7.121 toneladas, con un total de una producción anual de 93.361,7 toneladas. En la empresa PESTOLU S.A para el año 2015, contaba con 7 motonaves disponibles para las faenas de pesca, también pasaba por un buen momento a la hora de salir a recolectar los productos, para este año se puede notar que el sistema de producción era excelente y la población más afectada se veía mayormente beneficiada, esto sucedía debido a que cada motonave tenía a su disposición un (1) capitán y cinco (5) marineros. Los beneficios no solo eran para la empresa y los números indicaban que PESTOLU S.A tenía una alta tasa de captación de camarón y se pronosticaba que para los años siguientes todo iba a ser favorable tanto para la empresa como para la comunidad, tal como se puede analizar en la tabla 2 (Ver tabla 2).



Figura 3. Embarcación de pesca Corozal CP-09-0003-A. Foto extraída de HSB Noticias, 2017.

Para el mes de enero del año 2015 la motonave MORROQUILLO por motivos de reparación no pudo salir a la faena de pesca por lo tanto su producción fue de 0 t (ver tabla 1), seguidamente la motonave DIBULLA que para el mes de enero contaba con la disposición de poder salir y sus resultados siempre fueron los mejores, captando en el mes 1.234 kg de camarón. En el mismo panorama se encontraba la motonave LORICA que con una sobresaliente faena de pesca logro captar en el mes de enero del mismo año 860 kg de camarón, mientras tanto, la motonave MURINDO estaba presentando para el mes de enero del 2015 unos desajustes en el eje de toma fuerza (encargado de levantar y bajar las mayas de pesca). Por lo tanto, su rendimiento fue aceptable, captando 321 kg de camarón. (Rincón, 2016, pág. 2).

La motonave SINCELEJO para el mes de enero del 2015 reporto una excelente captación de 1.240 kg de camarón. De igual forma la motonave TURBO también se reportó con una excelente labor de captación de 1.186 kg de camarón y, por último, la motonave COROZAL que presento el mejor desempeño en la captación del mes de enero con 1.337 kg de camarón (Ver tabla n°2). (Rincón, 2016, pág. 4).

Haciendo un análisis de cada motonave y su rendimiento para el mes de enero del 2015, se pudo establecer que hubo un excelente rendimiento equivalente a 6.180 kg de camarón (Ver tabla n° 2), lo cual representaba un buen número para el proceso de producción que llevaba la empresa y sus clientes. En la tabla número 2 se observan los meses siguientes del año 2015, los cuales iban cada vez en aumento y así mostrando un resultado total efectivo para la empresa. Luego de ello, se obtiene el número de la producción anual del año 2015 de todas las embarcaciones, el cual fue de 96.361 kg de camarón. (Rincón, 2016, pág. 4).

Tabla 3

Informe mensual de la producción por embarcaciones año 2016

Informe Diario Producción Embarcaciones <u>Pestolú S.A</u> 2016							
Fecha	M/quillo	Dibulla	Murindo	Sincelejo	Turbo	Corozal	Total
Enero	0,0	0,0	963,5	1.473,5	1.287,2	12,0	3.736,2
Febrero	917,3	0,0	1.143,9	1.440,5	900,3	506,7	4.908,7
Marzo	1.114,2	103,8	1.363,6	1.225,3	981,7	976,6	5.765,2
Abril	968,5	0,0	1.131,2	1.169,3	986,9	824,6	5.080,5
Mayo	1.056,5	0,0	760,9	1.260,1	1.141,6	697,2	4.916,3
Junio	1.214,1	0,0	1.250,0	1.622,4	19,7	489,9	4.596,1
Julio	629,3	0,0	704,2	153,4	889,5	7,9	2.384,3
Agosto	69,7	0,0	386,0	312,9	645,7	0,0	1.414,3
Septiembre	0,0	0,0	1.011,2	545,4	1.317,0	0,0	2.873,6
Octubre	373,7	0,0	499,9	201,1	1026,5	983,3	3.084,5
Noviembre	74,0	0,0	813,2	730,1	363,2	923,9	2.904,4
Diciembre	0,0	0,0	672,1	746,6	771,3	587,5	2.777,5
Totales	6.417,3	103,8	10.699,7	10.880,6	10.330,6	6.009,6	44.441,6

Datos suministrados de la Empresa Colombiana Pesquera de Tolú S.A. Pestolú. Elaboración propia

La empresa PESTOLU S.A para el año 2016 observando la tabla de resultados, se puede evidenciar que bajó la producción un 50% en comparación con la tabla de producción del año 2015 (ver Tabla 3). Dicho resultado se debe a los daños que presentaron las motonaves (DIBULLA, COROZAL, MORROSQUILLO) las cuales no estaban actas para salir a hacer la faena de pesca durante algunos meses del año, afectando de esta manera el rendimiento de la producción de la empresa. (Rincón, 2016, pág. 4).

2. Infraestructura del Puerto

La empresa colombiana pesquera de Tolú S.A PESTOLÚ S.A. posee una planta para el procesamiento de alimentos tanto para camarón como para el pescado, dicha planta cumplía con todas las pautas de calidad establecidas en las normas, como las buenas prácticas de manufacturas. Los métodos que se ejecutaban seguían cada lineamiento conforme al manual por operarios debidamente calificados. (Pestolú, 2018, pág. 2).

Esta empresa posee con muelle propio utilizado para el desembarco de las flotas de pesca, que a su vez cuenta con la estructura adecuada para facilitar el descargue del producto capturado por las embarcaciones y el traslado de éste a la planta de proceso, el muelle se encuentra ubicado contiguo a las instalaciones de la empresa. (Pestolú, 2018, pág. 2).

PESTOLÚ S.A. tiene un taller industrializado y amparado por la licencia de explotación comercial que se expide por la Dirección General Marítima DIMAR para la realización de mantenimientos y reparaciones a las Monta-naves a cargo de la compañía y de terceros, tales como: electricidad, mecánica, torno, fibra de vidrio, pintura, entre otras cosas. (Pestolú, 2018, pág. 2).

2.1 Recepción de buques u otros navíos

El puerto Pestolú cuenta con un muelle de 134 metros tiene unos pilotes de ferrocemento que ayudan a la recepción de las motonaves que capturan los productos marinos, pero el puerto no cuenta con tecnología para realizar la actividad de recepción de busques y las acciones de carga y descarga. Se realizan a través de las grúas que tienen los barcos. (Pestolú, 2018, pág. 1).

2.2 Carga y descarga

El puerto no cuenta con la tecnología para realizar las actividades de carga y descarga de mercancías, esta se realiza de forma manual y se utilizan también las pequeñas grúas que tienen incorporadas las motonaves o los barcos pesqueros. (Ver figura 4).



Figura 4. Área de recepción de buques u otros navíos para salir a la pesca. Tomado de Empresa Colombiana pesquera de Tolú S.A. Pestolú, 2017.

2.3 Almacenamiento

La planta de Pestolú tiene dos bodegas donde se almacenan los productos; área de recepción, área de producción. En estas bodegas se procesaba el producto y también se almacenaba, luego de que el producto era clasificado y guardado en cajas de polietileno y organizado alrededor de estas dos bodegas. (Ver Figura 5 y 6).



Figura 5. Área de recepción interna del producto una vez es pescado. Tomado de Empresa Colombiana pesquera de Tolú S.A. Pestolú, 2017.



Figura 6. Área de producción interna del producto, donde se realiza el lavado, producción y emergencias. Tomado de Empresa Colombiana pesquera de Tolú S.A. Pestolú, 2017.

2.4 Recepción y entrega de mercancía

El traslado de los productos a la planta de proceso, era sencillo y de forma manual, el muelle se encuentra ubicado contiguo a las instalaciones donde funcionaba la empresa.

2.5 Abordaje y desembarco de pasajeros

El puerto de Pestolú no realiza transporte de pasajeros, solo las actividades o proceso de captura de productos marinos.

2.6 Muelles y terminales

Pestolú cuenta con un muelle de 134 metros, con pilotes de ferrocemento; que recibía las embarcaciones pesqueras. En su terminal posee: Un varadero de 90 metros de largo, 3 metros de ancho y una capacidad de 30 toneladas (Ver Figura 7); donde se realizaban reparaciones metalmecánicas y de fibra de vidrio y este cuenta con dos vías de acceso. (Oceanografía del Caribe, 2015, pág. 2).



Figura 7. Muelle receptor de las embarcaciones pesqueras para las reparaciones metalmecánicas y de fibra de vidrio. Tomado de Empresa Colombiana pesquera de Tolú S.A. Pestolú, 2017.

2.7 Construcciones fijas y ubicadas sobre la infraestructura como almacenes

Entre otras instalaciones el puerto de Pestolú cuenta con un área de Winche, taller de reparación naval, área sanitaria (Ver figura 8), taller de mantenimiento, área de residuos aceitosos (Ver figura 9), área de producción de hielo, cuarto de máquinas, almacén (Ver figura 10), zona de operaciones, de comunicaciones, gerencia (Ver figura 11) parqueadero (Ver figura 12) y zona de encuentro o mini market (Ver figura 13).



Figura 8. Área de Winche, taller de reparación naval y área sanitaria. Tomado de Empresa Colombiana pesquera de Tolú S.A. Pestolú, 2017.



Figura 9. Área de mantenimiento, almacenamiento de residuos aceitosos y entrada al mar. Tomado de Empresa Colombiana pesquera de Tolú S.A. Pestolú, 2017.



Figura 10. Área de producción de hielo, almacén y cuarto de máquinas. Tomado de Empresa Colombiana pesquera de Tolú S.A. Pestolú, 2017.



Figura 11. Zona de lubricantes y comunicaciones, gerencia y departamento de operaciones. Tomado de Empresa Colombiana pesquera de Tolú S.A. Pestolú, 2017.



Figura 12. Zona de parqueo. Tomado de Empresa Colombiana pesquera de Tolú S.A. Pestolú, 2017.



Figura 13. Zona de encuentro de colaboradores y mini market, en el cual se vende el producto directo desde Pestolú. Tomado de Empresa Colombiana pesquera de Tolú S.A. Pestolú, 2017.

3. Zona de influencia

Los productos tenían origen en las aguas del mar Caribe, exactamente en los municipios de Santiago de Tolú y Coveñas, luego eran llevados al puerto donde se procesaban para luego ser comercializados. Un gran porcentaje de estos productos son llevados a Cartagena por vía terrestre y vendida a la empresa Océano la cual los exporta para España. (Pestolú, 2018, pág. 2).

Conclusión

A raíz de esta investigación podemos concluir que los elementos que han influido en la vida útil del puerto que sirve a la empresa PESTOLÚ S.A. ubicada en el municipio de Tolú en Sucre, han sido determinantes en cada una de sus fases en el mercado y su campo de acción, refiriéndonos con ello a los factores que ocasionan los problemas del puerto que no son sólo de tipo físicos; se logró evidenciar factores administrativos, sociales e incluso políticos que influyen negativamente en el desempeño del puerto. Cabe recordar que la empresa PESTOLÚ S.A. se encuentra en liquidación en este momento, pero el puerto físico sigue existiendo, aunque con un deterioro evidente el cual fue detallado en la caracterización de las instalaciones.

Pudimos observar también que el impacto que tuvo el funcionamiento del puerto para con las comunidades en su área de influencia fue destacado positivamente, lo cual contrasta con el impacto negativo que tuvo su inminente liquidación; ya que el funcionamiento de dicha terminal generaba un dinamismo económico que difícilmente será reemplazado por otra actividad económica en la subregión del Golfo del Morrosquillo.

El comportamiento económico de la empresa PESTOLÚ S.A. nos permite apreciar cómo su debacle fue paulatina pero sostenida, tal y como se evidencia en las gráficas asociadas, las cuales nos dieron información de los productos que eran movilizados por este puerto y los destinos hacia donde eran transportados considerando su área de influencia.

Pudimos concluir, además, que la zona pesquera del Golfo de Morrosquillo tiene potencial productivo en el primer nivel económico, pero está muy lejos de volver a tener opciones que vuelvan a aprovechar el talento natural y humano toludeño.

Actualmente la empresa no está activa, esto se debe a la mala gestión y mala administración lo cual estanco los objetivos de la empresa y como consecuencia esta empezó a decaer hasta llegar a su cierre total.

También podemos concluir que a pesar de que esta empresa cuenta con la infraestructura necesaria para llevar a cabo sus actividades, esta se encuentra desactualizada y falta de tecnología que logren sacar un mejor provecho al puerto y ser competitivos a nivel nacional e internacional.

Referencias Bibliográficas

- Agencia Nacional de Infraestructura. (2016). *Empresa Colombiana Pesquera de Tolú*. Recuperado de <http://www.ani.gov.co/proyecto/puertos/empresa-colombiana-pesquera-de-tolu-pestolu-sa-21404>.
- Aguilera, M. (agosto de 2005). *La Economía del Departamento de Sucre: Ganadería y Sector Público*. Documentos de trabajo sobre Economía Regional y Urbana, 63. Banco de la Republica de Colombia.
- Alcaldía de Santiago de Tolú. (8 de Junio de 2018). *Alcaldía de Santiago de Tolú todos por el cambio*. Recuperado de <http://santiagodetolu-sucre.gov.co/MiMunicipio/Paginas/Vias-de-Comunicacion.aspx>
- Acuerdo 0001 de 2004. (18 de Mayo de 2004). Diario oficial N° 45.470 de 5 de junio de 2004. Sistema de Información para la Vigilancia de la Contratación Estatal. Recuperado de http://www.avancejuridico.com/actualidad/documentosoficiales/2004/45570/a_cgr_0001_2004.html
- Consejo Nacional de Política Económica y Social CONPES. (15 de Abril de 2013). *Documento 3744 Política Portuaria para Un País más Moderno*. Recuperado de Política portuaria: <http://extwprlegs1.fao.org/docs/pdf/col124331anx.pdf>
- Departamento Nacional de Planeación. (24 de Octubre de 2005). *IFI en la empresa Colombiana pesquera*. Recuperado de <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/2450.pdf>
- Google Maps. (2016). *Referencia geográfica de Empresa Colombiana Pesquera de Tolú*. Recuperado de <http://www.pestolu.com/index.php/la-empresa/donde-estamos>

Hsb noticias. (4 de Junio de 2017). *En el golfo del Morrosquillo se interceptó una embarcación haciendo pesca ilegal*. Recuperado de <http://hsbnoticias.com/noticias/judicial/en-el-golfo-de-morrosquillo-se-intercepto-una-embarcacion-ha-312443>

Resolución 5150. (8 de Noviembre del 2000). *Contraloría General de la Republica*. Legal Legis. Recuperado de http://legal.legis.com.co/document?obra=legcol&document=legcol_75992041b031f034e0430a010151f034

Dimar. (Julio de 2015). *Derroteros de las costas y áreas insulares de Colombia*. Centro de investigaciones oceanográficas e Hidrográficas del Caribe. Recuperado de <https://www.cioh.org.co/documents/pdf/arhid/Temporal/Tumaco.pdf>

Empresa Colombiana Pesquera de Tolú S.A. (2018). *Quienes somos?*. Recuperado de <http://www.pestolu.com/index.php/la-empresa/quienes-somos>

Pérez, C. (22 de Mayo de 2017). *Buenaventura, Cartagena, Santa Marta y Barranquilla, los puertos claves del comercio exterior colombiano*. Revista de Lógica. Recuperado de <https://revistadelogistica.com/transporte-y-distribucion/buenaventura-cartagena-santa-marta-y-barranquilla-los-puertos-claves-del-comercio-exterior-colombiano/>

Rincón , J. (2014). *Eficiencia portuaria en Colombia, desafíos para la globalización*. Recuperado de <https://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/10654/13172/1/EFICIENCIA%20PORTUARIA%20EN%20COLOMBIA%20C%20DESAFIOS%20PARA%20LA%20GLOBALIZACION.pdf>

Sciortino. (2013). *Construcción y mantenimiento de puertos y desembarcaderos para buques pesqueros*. Colección FAO. Recuperado de <http://www.fao.org/docrep/003/v5270s/v5270s00.HTM>