



RESTRUCTURACIÓN EN LOS PROCESOS MANUALES PARA EL DESARROLLO LOGÍSTICO EFICIENTE EN OPERLOG.



Estefania Orozco Niebles

Trabajo Presentado Como Requisito De Opción De Grado Para El Título De:

Negocios Internacionales

Gisela Rodríguez Escalante

Tutora

UNIVERSIDAD DEL MAGDALENA

Facultad De Ciencias Empresariales Y Económicas

Programa De Negocios Internacionales

Santa Marta

2019-2020





NOTA DE ACEPTACIÓN:

Aprobado por el consejo de programa en cumplimiento de los requisitos exigidos por la Universidad del Magdalena para optar el título de Negocios Internacionales.

Jurado

Jurado

Santa Marta, __ de __ del _____.



Contenido

LISTAS DE ILUSTRACIONES	4
DEDICATORIA	5
AGRADECIMIENTOS	6
RESUMEN	7
1. INTRODUCCIÓN.....	8
2. GENERALIDADES DE LA EMPRESA.....	10
2.1 ASPECTOS LEGALES	16
ESTRUCTURA LEGAL.....	17
2.2 FILOSOFÍA INSTUCIONAL.....	20
3. INFORMACIÓN DEL TRABAJO REALIZADO	26
3.1 Descripción Del Área De Trabajo	26
3.2 DESCRIPCIÓN DE LAS ACTIVIDADES ASIGNADAS	28
4. PROPUESTA	30
4.1 NOMBRE DE LA PROPUESTA	31
4.2 DIAGNÓSTICO	32
4.3 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	33
4.4 JUSTIFICACIÓN	37
4.5 OBJETIVO GENERAL.....	39
4.6 OBJETIVOS ESPECIFICOS.....	39
4.7 REFERENTES TEÓRICOS	40
4.8PLAN DE ACCIÓN	42
4.9 RESULTADOS OBTENIDOS	45
6. CONCLUSIONES	47
7. RECOMENDACIONES GENERALES	48
8. BIBLIOGRAFÍA.....	49



LISTAS DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1 Puerto de Santa Marta. Fuente: Sociedad Portuaria De Santa Marta	10
Ilustración 2 Plano de la Sociedad Portuaria Santa Marta. Fuente: Intranet SPSM	11
Ilustración 3 Estructura SPSM. Fuente: Pagina de Inducciones Puerto de Santa Marta. Intranet SPSM.....	16
Ilustración 4 Estructura Organizacion De La Filial OPERLOG. Fuente: Propia 2020.....	27



DEDICATORIA

Dedicado al creador de cielo y la tierra, al que me ha dado la fortaleza de seguir adelante y creer en mí. Gracias Dios por tu infinito amor, por tu bondad, por permitirme seguir sonriendo ante mis logros, porque cuando sentí que caía, me dio la fuerza necesaria para iniciar de nuevo y dar siempre lo mejor de mí. Ofrezco mi infinito amor por proteger a mi familia, por darme la vida y protegerme en las adversidades y haciendo realidad cada sueño.

A mis **Padres** que son una bendición hermosa de la vida, que los amo con toda mi alma, porque me ayudaron a sacar adelante mi formación académica, soy quien soy gracias a ellos, por brindarme valores y principios que me acercan cada día a cumplir todas las metas planteadas en mi proyecto de vida. A mis **Hermanas** que quiero seguir siendo un orgullo para ellas, que son un pedacito de mí, que me enseñaron a luchar por lo que quiere de corazón, por lograr cada objetivo y a valorar cada momento como si fuera el último.

Se lo dedico a toda mi **Familia** que hacen que mi vida sea más bonita y en especial a mi **Novio** porque hace todo lo imposible sea posible, me inspira a creer en mí, a que nunca me dé por vencida y luche hasta el final por todo aquello que quiero en la vida y me saca una sonrisa en buenos y malos momentos. Gracias por el apoyo que me brindaron durante todo el transcurso de mi carrera, sabemos que este triunfo no es solamente mío, es de todos.

“...La única manera de hacer un trabajo genial, es amar lo que haces...”

Steve Jobs



AGRADECIMIENTOS

El presente informe de prácticas fue realizado con la guía por parte de la Especialista **Gisela Rodríguez**, tutora asignada por la Universidad del Magdalena, a quien le agradezco infinitamente su apoyo, su disposición siempre ayudarme y a su colaboración durante el tiempo que se realizaron las prácticas profesionales, Ella hizo que fuera posible este estudio dentro del área que me desempeñe laboralmente.

A la **Sociedad Portuaria de Santa Marta**, En especial al Área Operlog y Silos. Gracias por darme la oportunidad de tener mi primera experiencia como profesional y poder contribuir a la meta que me propuse desde que empecé este sueño de ser un profesional en Negocios Internacionales.

Al **Sr Leider Brito**, Gerente Logístico De Operaciones que fue un gran líder y un excelente jefe. A la **Sra. Nohemy Castillo**, Asistente De Silos SPSM, fue una buena profesora, una persona maravillosa y una bonita compañera.

Al personal en general del área de Operlog, Gracias por confiar en mí, en mis conocimientos y por la dedicación en la enseñanza brindada. A todos porque sin duda son un gran grupo de trabajo, se aprende desde la logística hasta el compañerismo, experimentando cada día cosas nuevas, pero sobre todo se logró a compartir con excelentes personas.

A la **UNIVERSIDAD DEL MAGDALENA**, porque me abrió las puertas a la educación, por ser mi formadora académica de alta calidad y al Programa de **Negocios Internacionales**, que me vio crecer como estudiante y pronto una profesional certificada.

Muchas Gracias a Todos.



RESUMEN

El presente informe de prácticas profesionales busca dar a conocer una compañía como lo es La Sociedad Portuaria De Santa Marta como un terminal multipropósito, conocer sus valores organizacionales, estructura, políticas y la contribución al desarrollo económico tanto en la ciudad como en el país.

La otra intención que tiene este trabajo es presentar una propuesta de mejora en el área de granel, buscando que el proceso sea más eficiente, dando tiempos de rendimientos óptimos y ejecución real de la operación. Fortalecimiento en trabajo en equipo, trazabilidad de los productos, seguimiento de las órdenes pendientes. Recomendaciones en la parte de estructura, recursos de buques e inventario de carga actualizada.

Palabras claves: Spsm, Operlog, Silos, Despachos, Terminal Marítimo, Logística, ETC.

ABSTRACT

The present report of professional practices seeks to make known a company such as the Port Society of Santa Marta as a multipurpose terminal, to know its organizational values, structure, policies and the contribution to economic development both in the city and in the country.

The other intention of this work is to present a proposal for improvement in the bulk area, looking for the most efficient sea process, giving optimum performance times and real execution of the operation. Strengthening in teamwork, traceability of products, follow-up of pending orders. recommendations in the structure, reporting resources and updated load inventory part.

Keywords: Spsm, Operlog, Silos, Offices, Maritime Terminal, Logistics, ETC.



1. INTRODUCCIÓN

El sueño de los estudiantes recién graduado de la secundaria es aspirar a tener un cupo a una carrera profesional en una entidad de estudios superior, en el cual poder obtener un título académico que lo ayude a cumplir cada una de sus metas en la vida. Empezar el proyecto planeado para su futuro, subir escalones día a día para que lo ayude con su crecimiento personal, familiar, profesional y laboral.

Después de lograr la admisión en la educación superior, durante el proceso de estudio en los diez semestres académicos en la universidad, lo más esperado por el estudiante es poner en práctica todo aquello que aprendió, por lo que madrugo, trasnocho y lucho para lograr ese título profesional tan anhelado, lograr ser un estudiante con características especiales que lo hagan sobre salir por sus notas académicas, el conjunto de conocimientos obtenidos en el programa estudiado, comportamiento en su área laboral de prácticas, aspectos que lo hacen una persona eficaz y que cumpla con los requisitos que se necesita para seguir adquiriendo experiencia laboral.

La responsabilidad que tiene la Universidad de la Magdalena en formar estudiantes de alta calidad, brindando instructores idóneos, la cual brinden clases magistrales en un entorno que ya está globalizado, manteniendo a los estudiantes actualizados e innovando para que tengan capacidad de desarrollar actividades en la vida cotidiana en sus diferentes aspectos. Brindado así una educación superior con excelencia e innovadora, que este acorde a las necesidades del ámbito laboral y a vanguardia nacional e internacional. en la cual la institución brinda opciones de grado como:

- ✓ Trabajo de investigación.
- ✓ Trabajo de creación artística.
- ✓ Práctica profesional y social.
- ✓ Practica innovación y emprendimiento.
- ✓ Pasantía de investigación y Artículo científico.
- ✓ Créditos académicos en programas de posgrados.
- ✓ Diploma de profundización.

El siguiente informe fue realizado para desarrollar las prácticas profesionales en la Sociedad Portuaria de Santa Marta (SPSM), con la filial Operadora Logística "OPERLOG". Esta Sociedad antes mencionada, es un operador portuario de Santa



Marta, ofrece servicios multipropósitos para satisfacer las necesidades y deseos de los clientes, interesada siempre en el impacto ambiental.

Teniendo en cuenta lo anterior este trabajo se hizo con el fin de dar como resultado a una propuesta de mejora en el área de trabajo, para darle solución aquellas falencias que impedían desarrollar una logística adecuada en el área de operaciones.

Se desarrolló actividades específicas como:

- Alimentar el inventario de carga en bodegas propias y subcontratadas.
- Realizar planificaciones de carga y buque para el área de granel.
- Actualizar indicadores de gestión en el balance scorecard.
- Apoyar a la asistente de silos en la liquidación de almacenamiento de carga a los clientes.
- Organizar las cajas de documentos que deben llevarse a archivo inactivo.
- Controlar la entrega de los elementos de protección personal.
- Actualizar la base de datos para las estadísticas.
- Las demás funciones que le sean asignadas según la naturaleza de sus prácticas empresariales.

Esto permitió desarrollar habilidades de la carrera de negocios internacionales, poner en práctica aquello que parecía imposible de utilizar, obteniendo más conocimientos en el campo laboral y académico, poniendo a disposición lo aprendido durante la estancia en la Universidad Del Magdalena en cual se hace con el fin de satisfacer las necesidades del estudiante y de la empresa en la cual se prestan los servicios de pasantía.



2. GENERALIDADES DE LA EMPRESA

La Sociedad Portuaria De Santa Marta (SPSM) nace con la ley 001 de 1991, norma que finalizó el monopolio estatal en la administración portuaria y que llevó a la liquidación de colpuertos. Bajo este nuevo esquema, se crearon la superintendencia general de puertos, las sociedades portuarias regionales y los operadores portuarios, entidades con autonomía administrativa y patrimonio propio. Luego, a través de una concesión, el estado le entregó a la sociedad portuaria regional de santa marta, la administración y operación de la infraestructura del terminal marítimo.



Ilustración 1 Puerto de Santa Marta. Fuente: Sociedad Portuaria De Santa Marta

El objetivo del estado colombiano era crear una nueva empresa (Sociedad Portuaria) con un modo administrativo totalmente diferente y moderno, un ente que proporcionara una reducción de costos de operación. Como respuesta a esta iniciativa, se constituyó la Sociedad Portuaria Regional De Santa Marta, orientada hacia el servicio al cliente con calidad y calidez.

La Sociedad Portuaria De Santa Marta, que inició operaciones en el año de 1993, es una empresa de economía mixta fundada por 60 empresas, entre las cuales se encontraban organizaciones bananeras, navieras, el departamento del Magdalena, el distrito de santa marta y otros empresarios. Ese respaldo institucional le permitió obtener la autorización por parte de la superintendencia de puertos para desempeñarse como operador portuario. Santa Marta cuenta con un puerto marítimo de gran importancia para Colombia, por su ubicación geográfica y por el calado natural que posee, de hasta 60 pies en algunos de sus muelles. Esto



constituye un atractivo y una ventaja para los armadores y navieros, ya que esta configuración física le permite atender buques de tipo Postpanamax. Ubicado en el extremo noroccidental de la ciudad, limitando al norte por los cerros de San Martín y al occidente por el cerro Ancón y la ensenada de Taganguilla. Se localiza a 11° 15' de latitud norte y los 74° 13' de longitud oeste y goza de una profundidad de 200 pies en su canal de acceso, una de las ventajas comparativas de SPSM es que se caracteriza por sus buenas condiciones naturales, entre ellas el abrigo y la profundidad, variables que no posee los demás puertos del país.

Cuenta con 7 muelles y una pantalla de atraque de más de un kilómetro de largo, con profundidades hasta de 60 pies, que no requieren ningún tipo de mantenimiento en cuanto a dragado de refiere.

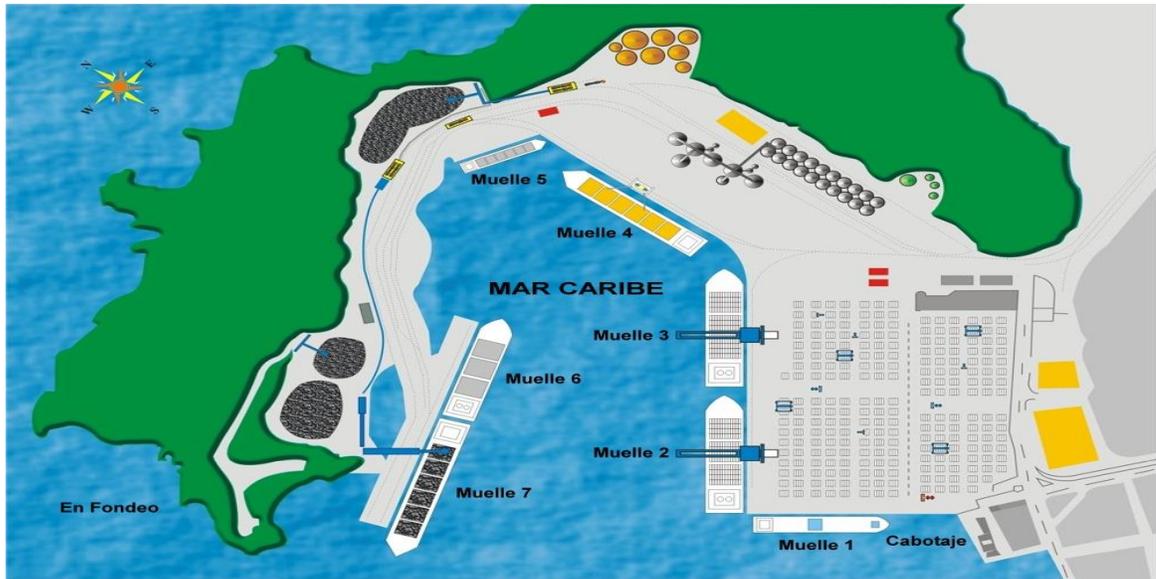


Ilustración 2 Plano de la Sociedad Portuaria Santa Marta. Fuente: Intranet SPSM

Nombre: Sociedad Portuaria Regional De Santa Marta.

Dirección: Carrera 1 No. 10a-12 De Santa Marta.

Nit: 800.187.234 – 1.

Teléfono: (57-5) 436 8197.

Representante Legal: Domingo China Barrera.



El puerto de santa marta cuenta con filiales como: Carbosan, Operlog Y Smitco. Tiene 5 terminales como:

I. PUERTO DE SANTA MARTA: SOCIEDAD PORTUARIA DE SANTA MARTA.



TERMINAL DE CARGA GENERAL.

Tcg terminal de carga general. sociedad portuaria de santa marta, a través de su empresa filial OPERLOG, ofrece servicios especializados para la atención de la carga brindando servicios de: descargue y cargue de motonaves, porteo y cargue para el despacho de mercancías, alquiler de equipos, suministro de personal, urbanos, unitarización y desunitarización de carga, aprovisionamiento de buques y almacenaje en zona franca comercial.

Las cargas más representativas que manejamos son: carga general, vehículos, aceros, tuberías, cargas de proyecto, cargas extra dimensionadas. al interior del puerto contamos con 10.600 m2 de capacidad en almacenamiento descubierto y en zona externa contamos 31.764 m2 área descubierta y 9.417 m2 de bodegas cubiertas.

II. PUERTO DE SANTA MARTA: CARBOSAN.



TERMINAL DE CARBÓN.

Tc terminal de carbón. la operadora de carbón de santa marta, Carbosan, es la filial de sociedad portuaria de santa marta encargada de realizar las operaciones de carbón al interior del terminal samario.



Cuenta con certificado ISO 9001:2008 en su sistema de gestión de calidad e ISO 14001:2004 en su sistema de gestión ambiental.

A la fecha se han invertido más de USD \$ 26 millones en una moderna infraestructura que hace posible el cargue del mineral directo en los muelles, la cual está dotada de:

- 5 volcadores de 700 camiones/día
- 3 apiladores radiales
- 350 metros de banda tubular (pipe-conveyor) 400 metros de bandas transportadoras de 48' de ancho.
- 4 cargadores frontales cat 992 de 20 ton.
- 2 tolvas de 30 toneladas c/u
- 1 cargador directo de buque con 2.200 ton/h

III. PUERTO DE SANTA MARTA: OPERLOG.



TERMINAL DE GRANEL.

Tg terminal de granel. el puerto de santa marta ofrece excelente infraestructura y servicios logísticos para las importaciones de granel sólido en el país. contamos con personal idóneo, equipos y la experiencia de un puerto cuya especialización durante años ha sido en el manejo de gráneles. para las operaciones de granel limpio, el puerto en la actualidad pone a su disposición:

- Almacenamiento en silos: 69.000 ton.
- Almacenamiento en bodegas mecanizadas: 31.500 ton.
- Almacenamiento en bodegas no mecanizadas: 18.500 ton.
- Grúa móvil de tierra con capacidad de 280 ton/hora
- 1 Equipo de succión con capacidad de 180 ton/hora
- 1 Equipo de succión con capacidad de 450 ton/hora
- Descargue a silos por banda con capacidad de 170 ton/hora.
- Rendimiento operacional: 8.000 ton/día.



IV. PUERTO DE SANTA MARTA: SMITCO.



SMITCO
Santa Marta International Terminal Company

TERMINAL DE CONTENEDORES.

Tc terminal de contenedores. Santa Marta Internacional Terminal Company S.A. es una sociedad entre Ssa International y la Sociedad Portuaria creada con el fin de administrar, operar y comercializar el terminal de contenedores del puerto de santa marta.

El terminal de contenedores del puerto de santa marta cuenta con:

- 8.7 hectáreas para almacenamiento y operación.
- 320 metros de línea de atraque.
- 12.1 metros de calado para atención de motonaves.
- 576 conexiones para contenedores refrigerados.
- capacidad para operar 300.000 teus.

Para la atención de motonaves, camiones para ingreso y retiro de contenedores y la planificación de las unidades en zona de almacenamiento, contamos con: 2 grúas pórtico postpanamax 100% eléctricas, 4 rtg's de 6+1 100% eléctricas, 6 top loaders, 1 side pick para manejo de contenedores vacíos, 20 yard trucks y 14 bomb carts.



V. PUERTO DE SANTA MARTA: SOCIEDAD PORTUARIA DE SANTA MARTA



TERMINAL DE GRANEL LÍQUIDO.

Tgl terminal de granel líquido. sociedad portuaria de santa marta ofrece servicios especializados para la atención de la carga líquida, en especial el aceite de palma y sus derivados, brindando servicios de: cargue y descargue de motonaves y carrotanques, raspe de carrotanques (para aceite de palma), lavado de tanques de almacenamiento y tuberías.

el terminal cuenta con la siguiente infraestructura:

- 3 tanques con capacidad de 3.390 m³ c/u.
- 1 tanque de 1.140 m³.
- 2 tanques que 580 m³ c/u.
- 1 caldera de 150 bhp.
- 1 compresor de 490 cfm.
- 2 bombas para cargue de buques de 2200 gpm c/u.
- 6 bombas para cargue/descargue de carrotanques de 450 gpm c/u.
- 1 planta eléctrica para respalde de toda la planta.

2.1 ASPECTOS LEGALES

Estructura organizacional

Estructura Genérica SPSM



Ilustración 3 Estructura SPSM. Fuente: Pagina de Inducciones Puerto de Santa Marta. Intranet SPSM



ESTRUCTURA LEGAL

Según los estatutos de la sociedad portuaria de Santa Marta, contempla en su capítulo I, nombre y naturaleza jurídica, domicilio y objeto social, los siguientes artículos.

La actividad de las sociedades portuarias está regulada por la ley 1ª de 1991 (marco reglamentario del proceso de privatización portuaria) y las resoluciones expedidas por el ente de vigilancia y control, la superintendencia de puertos y transportes, órgano adscrito al ministerio de transporte, en el gobierno del presidente el señor Álvaro Uribe Vélez se crea el cinco. (instituto nacional de concesiones), entidad que entra a asumir todas las funciones en lo referente a las concesiones existentes y las que se otorguen en el futuro.

Este marco regulatorio, busca el mejoramiento de la infraestructura portuaria comprometiendo a los entes administradores con unos planes de inversión a 20 años, tiempo estipulado para la concesión, la cual puede ser renovada por un tiempo igual, fomentando la prestación de un servicio portuario acorde con los estándares de la región y del mundo, implementando tarifas competitivas para el comercio exterior (resolución 723 de 1993 y 502 de 1995 de la superintendencia general de puertos, hoy superintendencia de puertos y transportes) y establece la sana competencia entre los puertos.

Fuente: Intranet de SPSM.

Artículo 1.

La sociedad portuaria regional de santa marta, de nacionalidad colombiana, se constituyó conforme la ley 01 de 1.991, al decreto ley no. 2.910 de 1.991 y demás normas concordantes y complementarias. será una sociedad de economía mixta, mientras haya aporte del estado en su capital, y de la orden nacional vinculada al ministerio de obras públicas y transporte, mientras la nación sea parte de ella y regida por el régimen de las sociedades anónimas del código de comercio, de acuerdo con el citado decreto 2.910 de 1.991 (quinta asamblea ordinaria de accionistas – escritura pública no. 3570 del 9 de septiembre de 1998 – notaría 2 de santa marta).



Artículo 2. Domicilio.

El domicilio principal de la sociedad portuaria regional de santa marta s.a. es la ciudad de santa marta, distrito turístico, cultural e histórico, departamento del Magdalena, república de Colombia. no obstante, por decisión de su junta directiva, podrá crear y establecer sucursales, agencias, factorías y representaciones dentro y fuera del país y extender de cualquier forma el ámbito territorial de sus actividades a lugares diferentes al de su domicilio social. (Quinta asamblea ordinaria de accionistas – escritura pública no. 3570 del 9 de septiembre de 1998 – notaría 2 de santa marta).

Artículo 3. Objeto Social.

La sociedad portuaria regional de santa marta, tendrá por objeto principal: a) la inversión en construcción, ampliación, mejoramiento, conservación, mantenimiento y modernización del actual puerto de servicio público de santa marta, el cual ha venido siendo administrado por la empresa puertos de Colombia en liquidación. b) la administración del puerto de que trata el literal anterior, con criterio comercial, realizando todas las actividades inherentes a aquella. c) formar parte de sociedades que desarrollen actividades relacionadas complementarias o conexas con el actual puerto de servicio público de santa marta, en forma tal que su participación en ellas posibilite la ampliación o el mejoramiento de los servicios a sus usuarios, como el del cargue y descargue o almacenamiento, que pueden generar incrementos en el movimiento portuario de importación y exportación.

Participación Accionaria

Sector privado 71.88% sector público 28.12%, este sector está conformado por tres entidades:

- La Nación
- El Distrito
- El Departamento



Direccionamiento la sociedad portuaria de santa marta, está direccionada por una asamblea general de accionistas, una junta directiva y la presidencia de la organización, siendo el primero el órgano supremo de gobierno de la sociedad y el principal mecanismo presencial para el suministro de información a los accionistas, quienes la constituyen reunidos con el quórum y en las condiciones previstas en la ley y en los presentes estatutos.

Debido a que la junta directiva de la sociedad escogida por la asamblea general de accionistas es escogida por dos años y es el órgano encargado de la administración de la sociedad que, a la vez, sirve de medio de comunicación entre ella y sus accionistas, garantiza la buena calidad de la información que la sociedad revela y verifica que se cumplan los requerimientos de gobierno corporativo. La junta directiva está conformada por diez miembros principales con sus respectivos suplentes personales. el presidente, o quien haga sus veces, es el más alto ejecutivo de la sociedad y su representante legal principal para todos los efectos, responde ante la junta directiva y no podrá ser miembro de ella.



2.2 FILOSOFÍA INSTUCIONAL

Reseña histórica del puerto de Santa Marta.

Desde su primer viaje en 1502, Don Rodrigo de bastidas apreció la importancia de la bahía samaria por su seguridad, su belleza, la abundancia de aguas fluviales y un puerto bien resguardado que seguramente fue el que primero recibió el nombre de santa marta. Cuando el 6 de noviembre de 1524 el rey autorizó la participación del conquistador bastidas, le ordenó poblar la provincia y el puerto de santa marta, porque ya el rey conocía las bondades de este puerto que sería el punto de entrada de los conquistadores al interior del país.

Pero no sólo Bastida escogió éste puerto como el mejor, pues en 1519 escribía Martín Fernández enciso en su suma geográfica: "...es el mejor puerto de toda esta costa..." y antes, en 1514 el mismo rey conocía que "...el puerto de dicha provincia de santa marta es puerto principal...". Hasta los religiosos lo decían, porque por este puerto entraron al país los mercedarios, dominicos y franciscanos, quienes en sus crónicas escribían así sobre éste puerto: "tenemos entendido que el puerto de santa marta es el mejor de las indias".

Pero además de la protección de los cerros, la presencia del morro y las bondades de una bahía de aguas tranquilas, el puerto de santa marta representaba grandes ventajas: los españoles, quienes tuvieron la oportunidad de medir sus profundidades y corrientes, descubrieron que tenía un canal natural que iba hasta la propia orilla en el sitio que, por su configuración, llamaron caldera. Con la llegada de los piratas desde 1543 hasta finales del siglo xviii, el comercio, que entonces se realizaba en esta ciudad en días especiales cuando acudían mercaderes del interior del país por el río magdalena y de las provincias de quito y lima, transbordando el istmo de panamá, se fue retirando a un lugar más cercano a ellos en su travesía marina por un caribe donde merodeaban los piratas.

Fue también en el barrio ancón y la playa del espino, lugares donde hoy se ubican los muelles del puerto, el punto en que se construyó el primer astillero que funcionó por muchos años en el mismo lugar.

Por circunstancias muy especiales, durante la independencia los realistas de la ciudad y los llegados del resto del país, aquí se refugiaron, apresaron en el morro a los patriotas samarios y crearon un fortín realista que fue vencido el 10 de



noviembre de 1829 por el ejército patriota comandado por los bravos generales córdoba, maza, padilla, brion y otros.

A los pocos días las autoridades samarias juraron la constitución republicana en la plaza de la constitución, hoy parque de bolívar. Por ordenanza de octubre 14 de 1832 la cámara provincial de santa marta ordenó comenzar los trabajos de un muelle, que conocimos por el nombre de muelle viejo, por el que se hacía obligatorio el descargue de los buques. Este muelle fue terminado en 1835. con la llegada de la exportación de banano se mejoró este muelle a finales del siglo pasado y ya en este siglo se construyó al sur del muelle viejo y dejando un espacio de unos treinta metros por donde desembocaba la ya escasa quebrada del espino, el muelle nuevo, equipado con grúas para el embarque de banano.

Fueron dos los hechos notables que contribuyeron a que el puerto local tuviera la mayor importancia nacional desde fines del siglo pasado: la construcción del ferrocarril y los grandes cultivos de banano en la zona bananera. Así, el 24 de julio de 1887 inauguraron el primer viaje en tren que llegó hasta la población de ciénaga. Los cultivos de banano pronto ocuparon grandes extensiones y se hizo posible el primer embarque hacia puertos norteamericanos.

La empresa de ferrocarril que traía de la zona los cargamentos era la Santa Marta Railway Company, que trabajaba con la United Fruit Company, aunque hubo mucha otras más. En esta época el puerto tuvo un movimiento comercial sorprendente y también en esos años se podía ir desde santa marta a puertos europeos y norteamericanos con gran facilidad. Fue la época de la bonanza bananera que decaería después con la segunda guerra mundial, y que posteriormente se reactivaría, convirtiéndose el comercio de esta fruta en un reglón muy importante de la economía local y regional.

Pero la importancia del puerto no era sólo sus muelles sino también sus alrededores, donde estaba un viejo barrio de marinos, el ancón: en su ensenada estaban siempre ancladas lanchas, botes y otras embarcaciones. Parte del barrio eran las cuatro colinitas conocidas como "las abras de Santa Ana", porque al pie de una de ellas existió la ermita de Santa Ana, construida por Fray Juan De Mendoza, quien vivió allí su vida de ermitaño durante 20 años. Con La llegada de los buques americanos, los alemanes e ingleses desde finales del siglo pasado, llegó también la manera desconocida de distraerse que tenían los marinos ingleses cuando terminaba el embarque del banano e impresionó a los samarios.



Se trataba del fútbol: primero lo jugaban los ingleses entre sí, pero atrajo con tal fuerza a los jóvenes samarios que muy pronto se conformó el equipo local que se enfrentaba con los grupos de marines en los playones aledaños al puerto. se cree que así se originó el primer combinado de fútbol en Colombia y así nació también la primera cancha en los terrenos desocupados del barrio pescadito: el campo de la castellana.

Como vemos, el puerto fue el primero en ser mencionado en la historia, llevó el nombre antes que la ciudad, fue considerado el mejor de las indias, ha estado presente en todos los actos importantes de la ciudad y por él han entrado y salido grandes personajes del país: en la noche del primero de diciembre de 1830 llegó hasta el puerto la goleta el Manuel que traía moribundo al libertador simón bolívar.

En 1832 llegó el general Santander como nuevo presidente de Colombia, salió el general reyes y regresó de su exilio voluntario el poeta José Eusebio caro. el puerto a través del tiempo ha sido testigo presencial de la historia de santa marta y hoy es dinámico artífice del desarrollo de la ciudad y de sus gentes.



MISIÓN

Prestar servicios portuarios y logísticos multipropósito a la medida de las necesidades de nuestros clientes, prestando servicios especializados ambientalmente sostenibles maximizando la generación de valor para sus accionistas y la sociedad en general.

VISIÓN

En el 2020 el puerto de santa marta se habrá consolidado como el grupo portuario y logístico en el caribe colombiano, con una operación multimodal y multipropósito siempre garantizando: servicio idóneo para los clientes. La generación de valor para los accionistas. Sostenibilidad y trascendencia en el tiempo. Impacto positivo en los demás grupos de interés.



POLÍTICA DE LA EMPRESA

La sociedad portuaria regional santa marta cuenta con políticas y reglamentos como:

- Políticas corporativas de conflicto de intereses y confidencialidad de la información.
- Política de prevención del uso o consumo de sustancias psicoactivas.
- Reglamento de higiene y seguridad industrial.
- Reglamento interno del trabajo.

POLÍTICA INTEGRAL

En la sociedad portuaria regional de santa marta y filiales, prestamos servicios portuarios y logísticos multipropósito en lineamiento con la planeación estratégica y el contexto de la organización, buscando la satisfacción de nuestros clientes, partes interesadas, la preservación del medio ambiente y la promoción de un ambiente de trabajo seguro para nuestros trabajadores, usuarios y cliente, fomentando la responsabilidad social empresarial.

En lineamiento con lo anterior, declaramos nuestro compromiso con:

- La mejora continua de nuestros sistemas de gestión y su desempeño.
- La satisfacción de nuestros clientes mediante el cumplimiento de los requisitos predefinidos, revisados y aprobados bajo estándares de calidad internacional.
- El incremento de la competitividad con la optimización de la infraestructura, aumento la capacidad de almacenamiento, mejores ratas en el manejo de cargas e incursión en nuevos negocios.



- Identificación y valoración de riesgos, peligros, aspectos e impactos ambientales asociados a nuestros procesos y la determinación de sus controles.
- La protección al medio ambiente, incluida la prevención de la contaminación, minimización de emisiones atmosféricas, disminución de consumo de agua y energía y la generación de residuos sólidos.
- Garantizar ambientes de trabajo seguros a través de la prevención de lesiones personales, accidentes, enfermedades laborales, daños en la propiedad y el impacto socio-ambiental, por tal motivo empleados, contratista y usuarios del puerto deberán cumplir las normas de seguridad integral.
- Promoción de un comercio seguro cumpliendo los estándares de la norma BASC y el código PBIP.
- Prevención de actividades ilícitas y mejora continua de las condiciones de seguridad de la instalación portuaria y sus zonas de almacenamiento.
- Desarrollar las competencias de nuestros colaboradores y promover un adecuado clima organizacional con el fin de contar con un talento humano orientado al cumplimiento de objetivos organizacionales.
- El cumplimiento de los requisitos legales, regulaciones en seguridad, salud ocupacional y ambiente, y demás aspectos normativos que la organización suscriba como necesarios para el desarrollo de una operación.
- El respaldo económico de la organización, para atender los objetivos propuestos en términos de calidad, seguridad, salud ocupacional ambiente y responsabilidad social.
- Esta política será comunicada, entendida y aplicada dentro de la organización y estará disponible para las partes interesadas pertinentes, su cumplimiento es un compromiso adquirido por todos los trabajadores de la organización de manera independiente de su forma de contratación o vinculación.



3. INFORMACIÓN DEL TRABAJO REALIZADO

3.1 Descripción Del Área De Trabajo

La Sociedad Portuaria De Santa Marta (SPSM), tiene varias áreas o dependencias la cual se requiere personal para trabajo operativo y administrativo. Según la naturaleza de las actividades asignadas de la carga granel para descargue y cargue del producto hasta llegar a su cliente final. Según la programación que se realiza con los directivos y responsables de dicha operación, la cual se maneja por Operlog o Spsm. La Sociedad Portuaria asume el rol de operador o para uso de instalaciones portuarias en la fase de descargue directo, bodegas propias o bodegas externas.

En efecto, la Sociedad Portuaria de Santa Marta es un operador portuario que maneja la carga granel, lo cual hace el recibo y despacho de forma directa al cliente, zona de almacenamiento propio, cumpliendo así con los estándares de calidad, manejando bajos costos, acuerdos comerciales con tarifas actualizadas y aterrizadas con el valor real, etc.

Por lo tanto, OPERLOG como operador portuario es para el recibo de producto, despacho de la carga granel, obteniendo utilidades por tarifas de almacenamiento de la carga en bodegas externas, realizando acompañamiento a la carga para brindar tranquilidad al cliente, manejo de recursos oportunos y justo a tiempo.

Asimismo, las zonas de almacenamiento con que cuenta la Spsm y Operlog para la carga manejan a granel son: (5) Bodegas mecanizadas, (4) Bodegas en zona externa I, (2) Bodegas en zona externa II, (11) Silos en el área del puerto, Bodegas de terceros, etc. Además de estas operaciones, el área cuenta con personal altamente capacitado para todo el desarrollo logístico de que implica recibo, despacho, almacenamiento, liquidación y facturación. Además de otras funciones como son la limpieza de áreas de labor, control de higiene en las bodegas, control de inventarios y visitas de clientes. En el área de operaciones contamos con un Laboratorista profesional que está encargado de la calidad y control de todos del granel, inspección del buque presupuestado para que realice muestreo y control del estado del producto.

Dado que, en Operlog cuenta hasta el momento con 15 empleados directos, 15 subcontratados por terceros, 3 eventuales y 2 practicantes. La oficina donde realice las actividades como estudiante en práctica fue en el Contenedor n°1 de las Bodegas Operlog acompañada de la asistente de silos, auxiliar administrativo y supervisor de bodegas externas. Se trabajaba en equipo con los asistentes y auxiliares logísticos, guiados por el Jefe del área de granel. La información que se

maneja de las planificaciones de las motonaves, se transmite desde el personal propio, subcontratado, hasta los clientes finales.

También conocí personas que me ayudaron a enriquecer mi vocabulario de negocios, crecimiento personal, a fortalecer valores y a creer en mis capacidades. Desarrolle habilidades y sabiduría sobre un poquito más de mi carrera.

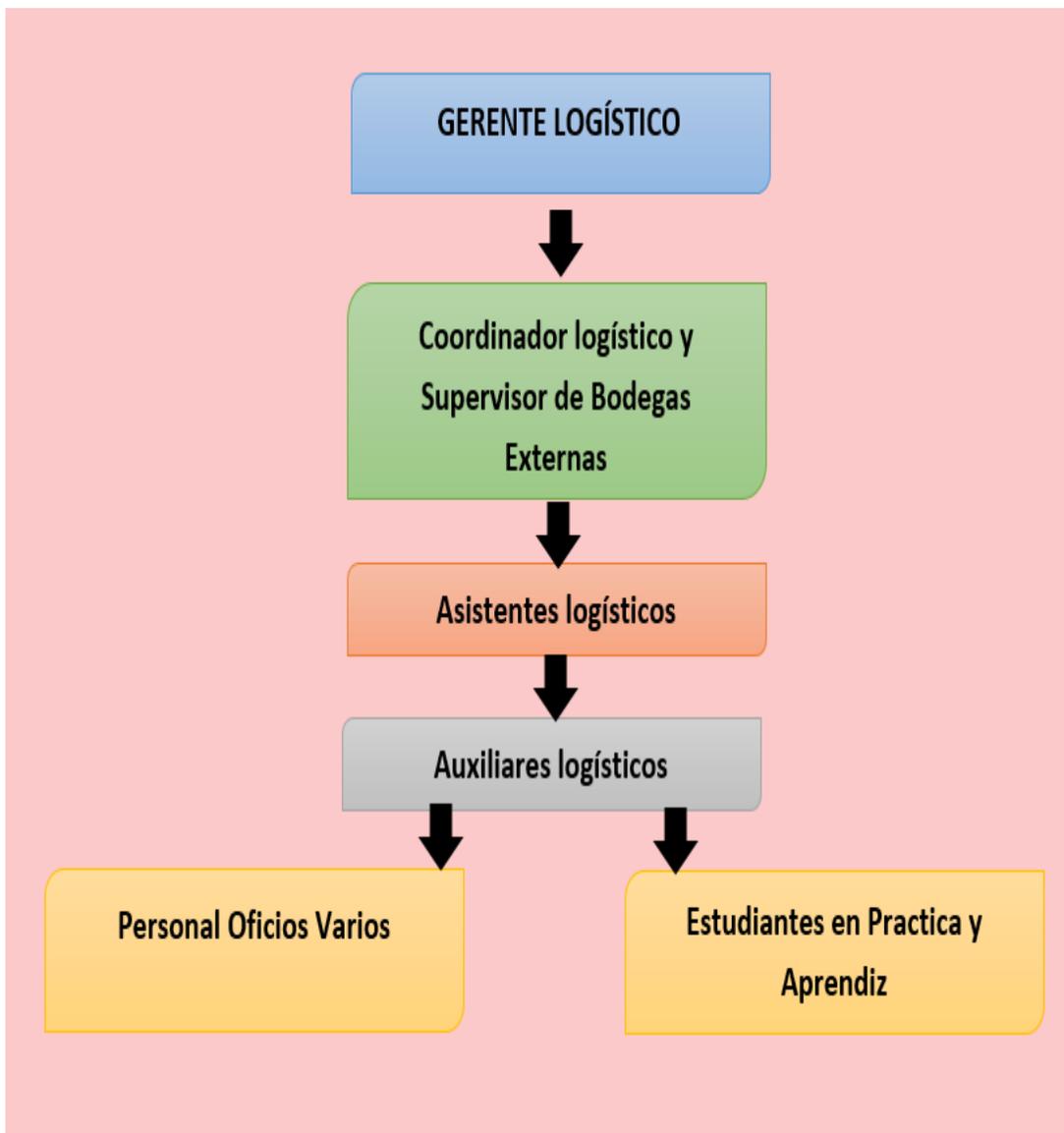


Ilustración 4 Estructura Organización De La Filial OPERLOG. Fuente: Propia 2020.



3.2 DESCRIPCIÓN DE LAS ACTIVIDADES ASIGNADAS

- **Alimentando el inventario de carga de bodegas propias y subcontratadas.**

Actualizando el inventario de carga que se maneja en bodegas propias y externas. Para que el cliente este sincronizado y tenga ubicación exacta de su producto con su respectivo saldo por buque.

- **Actualizar base de datos para estadística de carga.**

Alimentando la base de datos para las estadísticas históricas de la carga que se maneja diariamente este organizado por cada producto sé que ejecuto, de esta manera la información se utilice como soporte de informe del puerto, manejo de inventario de la carga actualizada y relación cantidad movida por operador.

- **Actualizar indicadores de gestión en el Balance Scorecard.**

Mantener indicadores actualizados para el balance de que las estrategias dan funcionalidad a que las operaciones estén cumpliendo con los rendimientos planteados y su propósito como empresa.

- **Apoyar a la asistente de silos en la liquidación de almacenamiento de carga a los clientes.**

Según su periodo se realiza ordene de servicio por concepto de almacenamiento de carga, teniendo en cuenta su valor CIF y Tasa de cambio pactada por acuerdo comercial para dicho cliente. Se tiene en cuenta la información del inventario actual de la carga para poder realizar dicha factura.

- **Organizar las cajas de documentos que deben llevarse a archivo inactivo.**

Se realiza en orden correspondientes según las técnicas adecuadas de archivo, la organización de cajas para archivar, de tiquetes de carga que se realizan de manera directa desde el buque al medio de transportes del cliente y las carpetas deben ser marcadas con sus respectivas etiquetas de la empresa. Tener los documentos de legalizaciones actualizadas y actas de entregas de autorizaciones de presidencia.

- **Controlar la entrega de los elementos de protección personal.**



Generar planillas de entrega y relación de pedido de elementos de protección personal a los empleados fijos y subcontratos por la empresa. Relacionar en archivos los recibidos para manejar inventario de estos artículos para su uso debido.

- **Planificación y ejecución de buques.**

Realizar las respectivas órdenes, seguimiento para la planificación de la motonave con la información del granel que trae en bodegas del buque, la cantidad asignada, los recursos necesarios para la programación, posibles ingresos, etc. Después de que finaliza la motonave se realiza una inspección minuciosa de cómo se ejecutó el buque y los ajustes correspondientes.

- **Las demás funciones que le sean asignadas la naturaleza de sus prácticas empresariales.**

Funciones logísticas de la empresa, acompañamiento de los procesos de carga, trazabilidad de los planificado y ejecutado. Ayudar en lo que sea necesario para que se cumpla con los cronogramas planeados por el jefe directo.



4. PROPUESTA

A fin de que toda empresa está en busca de la excelencia, de lograr todos los objetivos planteados, cumpliendo con los estándares de calidad; para esto se requiere responder ante los cambios que se presenten a su alrededor, en la cual incluya un plan de mejora con el fin de corregir esas rupturas en la cadena logística que hacen que sea deficiente, abordando las debilidades y demostrando que todo tiene solución.

Mientras que, la globalización ha tenido un impacto histórico, llevando acabo un aporte de crecimiento empresarial, la cual todo debe ir a la vanguardia tecnológica, que las soluciones se esperan sean cumplida de manera rápida, la información está al alcance de todos y que los clientes cada día tienen expectativas altas que se desea cumplir; Dichas expectativas para las empresas es competencia, son valores agregados que debes saber dónde implementarlo en una compañía y poder tener una rentabilidad alta con ingresos superiores.

Asimismo, la propuesta se busca mejorar el proceso en las operaciones de granel, debido a que se siguen manejando ingreso de datos manuales en las estadísticas de carga, en el resumen operativo por buque, en las ordenes de servicio a proveedor y en los pesajes que se hacen en bodegas externas. Esto se hace con el fin de poder general una relación entre la información generada por el anuncio de la motonave con las cantidades asignadas, para que cuando se realice la finalización del buque, este la relación en el inventario de carga propias y externas.



4.1 NOMBRE DE LA PROPUESTA

Reestructuración en los procesos manuales para el desarrollo logístico eficiente en OPERLOG

Practicante de Negocios Internacionales en el área de operaciones de Operlog de la Sociedad Portuaria De Santa Marta, apoya todos los procesos operaciones de la carga granel.

Vicepresidente de Operaciones: Álvaro Góngora.

Gerente Logístico: Leider Brito.

Asistente de Silos y Operaciones: Nohemy Castillo.

Supervisor y Coordinador: Javier Loaiza y Alberto Rosellón.

Asistentes Logísticos: Alain Campo, Jenniver Martínez Y Romario Zúñiga.

Auxiliares Logísticos: Wilmer Redondo y Omar Lobato.

Auxiliar Administrativo: Edgar Bernal.



4.2 DIAGNÓSTICO

Actualmente la compañía cuenta con un manejo de información electrónico y manual, lo que se buscaba con este informe es sistematizar estos procesos para tener más control de la carga y dar así información precisa a los clientes. Con el aprendizaje obtenido en la institución, se aportó una mejora en los procesos manuales de la cadena logística en OPERLOG. La cual se hizo con el fin de que el redimiendo de los buques sea eficiente y optimo dando una rentabilidad para la empresa. Dando como resultado una ventaja competitiva en tiempo y entrega del producto en óptimas condiciones. Esto se implementó para minimizar los retrasos en los procesos del área operativa de granel, así se verá reflejada con un impacto positivo en el filial, en las ganancias y en la compañía.

Por consiguiente, proporcionando una mejora continua en las operaciones de área de granel, también servirá como guía para los demás procesos que se generen durante la cadena de logística en la Sociedad Portuaria de la ciudad. La práctica ayudara en el proceso y desarrollo de la propuesta desde la entrada del producto, hasta su salida al cliente final, teniendo en cuenta su almacenamiento y manejo de la carga.

De tal manera que, se presentó esta propuesta de mejora la cual abordara aquello en que tenía falencias el proceso logístico en el área donde desarrollaba las prácticas, se tuvo en cuenta las observaciones del jefe inmediato Leider Brito, que observara cuales de los procesos no son muy eficientes, para que los abordara y diera buenos resultados en Operlog. En esa reunión abordaron temas necesarios para el área de trabajo, la cual se evidencia el manejo manual en algunos procesos puntuales de la operación logística del granel obteniendo así buenos resultados.



4.3 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

En las empresas tienden a mejorar continuamente, por el entorno que es muy cambiante y la globalización busca dar avance a mejorar cada día, para ser más competentes en el mercado nacional e internacional. Sin importar las dificultades, se busca darle soluciones para obtener buenos resultados. Así que de manera detallada explicare el proceso en la cual relacionare las falencias evidenciadas en OPERLOG, es decir la problemática que padecía en los procesos logísticos de la empresa en mención.

Además, cuando el buque hace su anuncio a través de la agencia de aduanas, envía la solicitud de nominación como puerto de descargue, lista de clientes y la ubicación de carga por bodegas. En ese momento se hace una programación para tener todo listo para el recibo de la motonave, teniendo en cuenta desde el personal a laborar, operadores logísticos, conductores, proveedores contratados y posibles contra tiempos que puedan suceder en una operación portuaria.

Del mismo modo, en la programación, se realiza una planifica de los recursos necesarios que serán utilizados para una operación portuaria con los ingresos que se esperan recibir de este buque; sin embargo, en la ejecución pueden haber diferencias en la cantidad de descargue, en la ubicación de la carga, en la cantidad de horas operadas, la cual se llena un formato que se llama rendimiento del buque que se hace manual según el archivo preliminar que envía el operador de control de cantidades descargadas del buque.

También del archivo de la planificación con información detallada de la motonave, este se genera para tener ordenes de servicios a los proveedores, son realizadas manualmente, se plantío que las solicitudes de pedido estas amarradas a las órdenes de servicios para que el cumpliendo sea satisfactorio desde la facturación hasta las legalizaciones de la carga, realizando el cierre de mes al tiempo con cada uno de los procesos comerciales de la empresa.

Así, la trazabilidad de la carga, se ingresa manualmente la información recibida por bodegas externas, ya que estas no tienen un software o una base de datos conectados para trabajar de la mano dando información sobre las toneladas y los productos recibidos, pesados y despachados. La cual en la plataforma de la empresa llamada puerto virtual de la sociedad portuaria se necesita estar actualizada para cuando los clientes verifiquen la asignación de carga, saldos de los BL (bill of lading) o conocimientos de embarque, despachos y radicaciones de vehículos.



Con la intención de que, al finalizar la operación de la motonave, se descarga el informe de las toneladas recibidas con la información detallada de cada cliente y se envía para su respectiva facturación. Después se procede a realizar el cierre del buque, con la tasa de cambio según su acuerdo comercial; para así poder realizar la conciliación de las toneladas recibidas, los vehículos, las horas de operación, los recursos, la ubicación de la carga y los ingresos recibidos. Se realizan ordenes de ajustes si es necesario y hace los respectivos cambios en la planeación, para que todo quede igual a lo ejecutado.

Por consiguiente, que hace que este proceso sea lento, la información de los recursos de la planeación son manuales en un programa llamado Sip+; se hace también los ingresos de las tarifas según los clientes que se programaron, en este proceso pueden ocurrir equivocaciones o mal cálculo que permite dar un mal rendimiento del buque. La información descargada de las cantidades y ubicaciones de la carga según el operador se ingresan para las estadísticas historias manualmente, la cuales pueden incluir clientes que no fueron operados y dar una cantidad errada de carga, esto dañara el reporte de manejo de carga que se utiliza para los informes semestrales que hace la Sociedad Portuaria.

De acuerdo a lo anterior, estos procesos manuales retardar la operación, hace que no sea efectiva y castiga a la motonave a que no genere las utilidades esperadas por la empresa. Con esta problemática identificada y la intención de mejorar esos métodos lentos en la operación se propone una reestructuración de los procesos manuales para el desarrollo logístico eficiente en Operlog. Esta propuesta de mejora en el tiempo que se desarrolló las practicas ayuda a mejorar los procesos de sistematizar y minimiza los riesgos en la operación del área de granel antes mencionados. Según lo relacionado anteriormente, el desarrollo de la propuesta será presentada para estudio e implementación del estudiante de pasantía, esperando como resultado a un excelente proceso rápido, eficiencia logística y mejora continua en Operlog.



Matriz DOFA

Debilidades:	Oportunidades:
<ul style="list-style-type: none">• Falta de herramientas para sistematizar procesos manuales durante las operaciones de la cadena logística.• Falta de conocimientos en la aplicación de recursos sistematizados en el área laboral.• Falta de proveedores para realizar su actividad de los procesos logísticos.• Costos más altos en algunas operaciones de logística del puerto regional de santa marta en la carga granel.• Falta de espacios para construir más muelles para el recibo de carga granel.	<ul style="list-style-type: none">• Facilidad de registro de información de las operaciones logísticas como: cargue y descargue, mermas del producto, almacenamiento, etc.• Crecimiento en la sistematización de los procesos y conocimiento de todo lo que suceda en operación de la carga.• Compra de recursos operativos para realizar actividades de logística para optimizar costos e incrementar ingresos.• Expandir la línea de servicios para incrementar los clientes, en la cual se vea reflejado en el porcentaje de participación y ganancia.• Ampliación del puerto regional santa marta, creación de nuevos muelles para recibir buques.



<p>Fortalezas:</p> <ul style="list-style-type: none">➤ Trayectoria y experiencia en logística portuaria.➤ Eficiencia en manejo de información en tiempo real del proceso logísticos, para así mantener actualizado la base de datos de la sociedad portuaria regional de santa marta con el manejo de la carga granel.➤ Experiencia en procesos sistematizados actualizados en el área de trabajo.➤ Ubicación estratégica del puerto regional de santa marta, que hace atractivo a los clientes.➤ Excelente clima laboral, reconocimiento nacional y cumple con los estándares de calidad nacional e internacional para el comercio internacional.	<p>Amenazas:</p> <ul style="list-style-type: none">• Cambios de acuerdos comerciales en las tarifas con los diferentes clientes y documentos soporte de operaciones logísticas.• Falta de propuesta para la inversión en programas nuevos tecnológicos en logística portuaria.• Port Trade, operador portuario de más operadores dedicados al cargue y descargue de mercancía.• Falta de capacitación en procesos tecnológicos aplicados en la logística.• Competencia desleal por empresas externas.
---	--



4.4 JUSTIFICACIÓN

Las practicas se realizaron para aplicar a la opción de grado como profesional en Negocios Internacionales de la Universidad del Magdalena, la cual seleccione esta modalidad porque en mi opinión es la más completa en ámbito nacional e internacional; era la carrera que más me convenía según mi proceso de formación. Esta carrera me permitió crecer en los negocios internaciones y la logística internacional. El título que aspiro me permite adquirir más experiencia, aprender según la globalización del mundo, nuevas lecciones, aplicar los conocimientos adquiridos durante los 5 años en la institución, continuar con mi formación académica, integral y personal.

Por esta razón, esto permite desarrollar un profesional idóneo para el mundo laboral, en el cual activa el proceso de la etapa productiva, aportando valor a la empresa a la cual se está trabajando, para así conocer a fondo el mundo empresarial en la logística, comercio y negocios internacionales. Se seleccionó esta empresa porque fue la que brindó la oportunidad por medio de una convocatoria de la DIPRO (dirección de prácticas profesionales) como practicante de la Sociedad Portuaria de Santa Marta (OPERLOG), la que creyó en mí, en mis capacidades y además porque tiene mucha trayectoria no solo regional sino nacional e internacional. Es una compañía que permite tener una ventaja competitiva en el mercado laboral.

Siempre me ha gustado el área de la logística, sinceramente cuando se hace lo que realmente le gusta, ese es el lugar correcto, tus compañeros se vuelven familia y tu vida se convierte una historia donde cada día es diferente y aprendes mucho de lo que te rodea. La cadena logística es importante desde que consumes producto importando, hasta la trayectoria que tiene una semilla cultivada. Fue un proceso largo el de la selección, pero valió la pena la espera y creer en que los sueños se cumplen. En que antes mirabas desde la bahía de Santa Marta, todo el Puerto de Santa Marta y al otro día estas caminando en el muelle para recibir el buque.

Además, Dios tiene un propósito para cada uno de nosotros y las oportunidades se pasan, así que es mejor aprovecharlas, por consiguiente, fue unas de las decisiones más importantes en la vida, el poder prestar mis servicios a una gran empresa y un ejemplo a seguir. Una excelente compañía, que cumple sus valores, tiene sus proyectos, su impacto social y económico. Esta propuesta se hace con el fin de mejorar los procesos que se realizan en OPERLOG, para obtener mejores resultados, seguir consolidándose como una empresa reconocida en el sector de logística portuaria, el mercado multimodal, comercio internacional, conservando un ambiente seguro.



Con la Intención de que las técnicas necesarias se aplican para agilizar procesos de recibo de mercancía, manejo de mermas en productos, en que los datos no sean manualmente ya que tienen una probabilidad alta de error. Lograr optimizar los procesos de logística en la carga granel, que busca ayudar a cumplir los objetivos planteados para disminuir márgenes de error, que la información sea la correcta en la trazabilidad del producto y los manejos internos. Además, contribuye a una mejora que verá reflejada en el buen manejo de los datos, información precisa y sin cuellos de botellas en la cadena logística de la empresa.

Finalmente, es bueno obtener propuestas que busquen la mejora en alguna área porque se verá reflejada en la empresa que en el tiempo es importante y refleja puntualidad y efectividad en los procesos, sin conocer a fondo sobre cuáles fueron los conductos que se necesitaron para llevar a cabo dicha operación. Para el área de operaciones en Operlog, cuando se maneja carga en bodegas externas, se tienen que tener en cuenta acuerdos comerciales pactadas con los clientes como con los operadores que sean contratados para dichas bodegas, esto genera costos, recursos humanos que se espera sea propio para generar utilidades y la operación no de negativo. Que la recopilación de los datos sea acorde a la que se brinda cuando la operación es realizada por Sociedad Portuaria (SPSM); ejemplo que la carga este destinada a ser almacenada en bodegas Operlog o silos.



4.5 OBJETIVO GENERAL

Diseñar estrategias para la reestructuración en los procesos manuales para el desarrollo logístico eficiente en OPERLOG.

4.6 OBJETIVOS ESPECIFICOS

- Analizar los riesgos de la administración de información en las operaciones de granel sólido.
- Desarrollar técnicas para la sistematización en los procesos de la cadena logística de Operlog.
- Optimizar los tiempos en la logística de los buques de carga a granel.



4.7 REFERENTES TEÓRICOS

Sociedad Portuaria

Empresas anónimas constituidas con capital privado, público o mixto cuyo objeto social es la inversión, construcción y mantenimiento de puertos y su administración. Dentro del desarrollo de la actividad económica, se pueden realizar otras actividades como lo afirma Tibagroup (2015, s.f.) “Las sociedades portuarias pueden también prestar servicios de cargue y descargue, de almacenamiento en puertos y otros servicios directamente relacionados con la actividad portuaria”.

Igualmente, que los demás puertos internacionales, quieren llevar sus actividades tengan un aporte al medio ambiente, cuidando la fauna y la flora del país de origen y dando una vista inspiradora para invertir y realizar sus actividades portuarias con el Puerto de Santa Marta, por esto se dedicó hasta lograr, La Certificación Ecoports, Es el primer puerto fuera de Europa en obtener la certificación por segunda vez. La acreditación Ecoports, que reconoce la sostenibilidad y los altos estándares operacionales de los terminales portuarios de Europa, fue otorgada por segunda vez al Puerto de Santa Marta, por parte de la organización Lloyds Register y ECO SLC. Es el primer puerto fuera de Europa en obtener la certificación por segunda vez. (2016, s.f.)

La Revolución Tecnológica, Una Realidad En Los Puertos

Visto que la tecnología es vital no solo en la vida cotidiana sino es aplicable en las diferentes empresas, dado que la tecnología se utiliza para todo, desde la publicidad, comunicación, información, entre otras. Este recurso es una herramienta que hace más fácil los procesos, más efectividad y menos margen de error en la cadena de actividad que realizan las empresas según su actividad económica a desarrollar, lo impactante es que ha ayudado a romper brechas comunicativas y reducir la distancia entre las personas. Por esta razón la tecnología a los puertos y logística es un avance que busca aplicarse en todas las áreas. Tal y como dice Sr Gallardo "La conectividad va a provocar la integración de diferentes sistemas dependientes de varias administraciones, creando así la idea del puerto colaborativo, en el que toda la comunidad va a intercambiar información de manera conjunta". (2016, s.f.)



Terminales Marítimos O Multipropósito

En términos generales, son puertos no especializados en el manejo de cargas y por lo tanto están diseñados para el manejo de varios tipos de cargas (contenedores, general, granel sólido, granel líquido y granel carbón), la cual es cargada o descargada con equipos similares a los utilizados por los puertos especializados, pero también utilizan las grúas de los buques.

Servicios Portuarios Y Modelos De Gestión Portuaria

Es decir, que necesitamos diferentes tipos de gestiones para lograr una efectividad en la cadena logística, en el desarrollo de las tareas diarias que son vitales para lograr cada objetivo empresarial dándole motivación a los trabajadores para el cumplimiento de los planes estratégicos portuarios.

Además, el dato conocido que un puerto para destacar entre sus competidores, requiere de servicios portuarios de calidad con estándares altos, para que su operación sea eficiente y se pueda dar una rotación rápida de la carga y de los buques, ya que los tiempos muertos y las estancias largas de los buques en los puertos encarecen los fletes y finalmente elevan el costo de los productos pagados por los usuarios finales. (2017, s.f.)

Lograr Puertos Más Eficientes

Gracias al desarrollo de competitividad, en la logística portuaria se busca lograr con excelencias sus procesos, se busca siempre el toque innovador en todas las áreas y estar a la vanguardia mundial en los métodos aplicables para dar un buen resultado de la operación portuaria. Para mejorar la eficiencia sin necesidad de incurrir en cuantiosas inversiones de capital, una de las mejores prácticas es la adopción de un Sistema tecnológico que permita el intercambio inteligente y seguro de información entre todos los participantes de los sectores público y privado. De acuerdo a Dr R. Bloch (2015, s.f.) Estas permiten optimizar, gestionar y automatizar los procesos logísticos a través de un único envío de datos que conecta las cadenas logísticas y de transporte.

Además, se buscó implementar estos métodos para la eficiencia en las actividades planteadas. Con el objetivo de que la aplicabilidad de terminales multipropósito, unir los integrantes de la cadena de valor ventajas competitivas, mostrando que “el proceso de creación de una ventaja competitiva es largo y complejo” Según Michael Porter (2018)



4.8 PLAN DE ACCIÓN

Para lograr este proyecto de prácticas en Sociedad Portuaria, Filial Operlog y obtener el título aniversario, dándole solución a la problemática encontrada en el área de trabajo. Se debe desarrollar unas actividades o estrategias que ayuden a alcanzar cada uno de los objetivos planteados durante la propuesta.

Dado que en el informe de prácticas se han determinados unas series de pasos para revisar la problemática en Operlog, para el inicio de esta propuesta se realiza una reunión entre las partes interesadas, lo cuales serán:

- Gerente Logístico de Operlog: Leider Brito.
- Tutor Asignado: Gisela Rodríguez.
- Estudiante En Practica: Estefania Orozco Niebles.

Después de los conversado, se plantea a proceder con lo planeado a realizar para llegar al objetivo final. En este orden de ideas se estipulo un cronograma para realizar el informe de prácticas:

Objetivo General: Diseñar estrategias para la restructuración en los procesos manuales para el desarrollo logístico eficiente en OPERLOG.

Objetivos Específicos	Actividades
<ul style="list-style-type: none"> • 1. Analizar los riesgos de la administración de información en las operaciones de granel sólido. 	Determinar cuáles son los departamentos que recopilan información sobre los diferentes procesos de Operlog en el puerto.
	Establecer el archivo donde se recopilará la información para realizar estadísticas que se presentan en los informes de Superintendencia De Puertos Y Transportes, de balance semestrales de la empresa. Donde se recopilará la descarga de información ya detallada con direccionamiento de la carga a su destino final.

<p>2. Desarrollar técnicas para la sistematización en los procesos de la cadena logística de Operlog.</p>	<p>Relacionar la carga de cada una de las bodegas externas, las cuales no son propias, pero se tiene convenio para el recibo, almacenamiento y despacho de la carga. Utilizando recursos propios y personal capacitado se realice relación de la carga que vaya direccionado al programa de Sip+ de la empresa y toda carga granel que se maneja de manera externa esta actualizado en el puerto virtual de forma inmediata que el cliente pueda verificar.</p>
<p>3. Optimizar los tiempos en la logística de los buques de carga a granel.</p>	<p>Especificar los datos de almacén, tipo de carga, cantidad de toneladas, tiempo de duración de almacenamiento, días libres para el despacho, tarifas específicas, acuerdo comercial actualizado, recursos necesarios el recibo y entrega. Nombre de la motonave y fecha de arribo.</p> <p>Crear una conexión entre Sap Y Sip+. Para relacionar los costos e ingresos de una planeación, se busca crear solicitudes de pedido para que al finalizar la operación se realice como orden de compra. Manejar un cuadro de tarifas por proveedor, en el proceso de programación arrastre el proveedor y la respectiva tarifa dependiendo de su finalidad en el operación.</p> <p>Conseguir otro programa de actualización de Software (Sap) "Systems, Applications, Products in Data Processing", es un Sistema informático que le permite a las empresas administrar sus recursos humanos, contables, productivos, logísticos y etc.</p>



Actividades por objetivos y su respectiva evaluación para saber el impacto en Operlog referente a los procesos manuales.

Objetivos Específicos	Cronograma	Recursos	Indicadores	Evaluación
1	1 Mes	Matriz de bases de datos históricos de Operlog.	Porcentaje de ejecución de actividades.	Cronograma de situación actual de Operlog con la carga Granel.
2	2 Meses	Diagnóstico de manejo de programas por personal en bodegas externas	Niveles de participación por el conocimiento de ingreso de datos en los software de la empresa para mantener actualizados inventarios, direccionamiento de la carga y operador.	Manejo de resumen operativo por cantidad de carga recibida en la operación final para presentación de balance por motonave de Operlog a presidencia.
3	4 Meses	Matriz centro de costos e ingresos, personal para capacitaciones del nuevo proceso de realización de solicitudes de pedidos y planeación de motonaves.	Porcentaje de éxito del manejo de la nueva actualización con el software de la empresa.	Ejecución de las solicitudes de pedidos por el área granel.

Estrategias	1.Disminución de registro manual de información logística.	2.Análisis del proceso de la programación de las motonaves a carga granel	3.Organizar la cadena de actividades programas para la efectiva sistematización de los métodos de Operlog
--------------------	--	---	---



4.9 RESULTADOS OBTENIDOS

Dentro de las actividades realizadas para la ejecución de la propuesta en Operlog, decidimos dar una breve descripción de lo importante que es utilizar estos métodos, aunque sean diferentes es una mejora que traerá trae crecimiento empresarial, cambios favorables y óptimos resultados. Al inicio de este proyecto la primera actividad que se hizo fue socializar con el grupo de trabajo la propuesta del estudiante en práctica, compartiendo las opiniones de los compañeros, la viabilidad y aprobación para este nuevo proceso realizado. La segunda actividad fue el estudio a fondo de la problemática de la empresa, conocer las causas, críticas de los compañeros de cómo se realizaba el proceso y opciones de mejora.

Además, poner en práctica los conocimientos aprendidos en la universidad y dar inicio a la elaboración de la propuesta de mejora según mi punto de vista y las observaciones recibidas por los Trabajadores y el Gerente Logísticos de Operlog. Después se realiza una matriz de riesgos según la información obtenido en el estudio de problemática, respetando los conductos regulares de la Sociedad Portuaria de Santa Marta. Redacción de la propuesta final de prácticas detallado por el estudiante en práctica, se da a conocer el informe final a la instructora y al jefe inmediato para su valoración y aprobación.

Asimismo, aplicando la técnica para mejorar dando un impacto efectivo, que con la capacitación talento humano propio de la empresa se pueden obtener resultados favores en la actualización e inventario, en la información actualizada sin tener de estar movilizandoo para obtener información, el cliente tiene información de la carga en tiempo real. Con ayuda del supervisor se implementa la información actualizada de cada una de las bodegas externas que maneja Operlog. Hay progreso mediante la sistematización de los procesos que se realizaban manuales y era de difícil manejo. Esta propuesta queda evidenciada que ayuda a la disminución de los procesos manuales, en la reducción de equivocaciones y malos manejos de información.

Por esta razón, cabe destacar que el estudiante en práctica da esta opción como mejora, basándose en lo observado durante el tiempo de pasantías universitarias, consultando con el personal del área de trabajo, jefe inmediato y llevando acabo los objetivos propuestos en el tiempo estipulado. Desde otro punto de vista el estudiante crece profesionalmente, académicamente y se ve como un aprendiz crítico, viendo con visión innovadora con ganas mejorar en donde se requiera o la organización en la cual este prestando sus servicios.



Igualmente, cada paso fue teniendo en cuenta los conductos regulares de la empresa, respetando los datos importantes para esta compañía, verificando y supervisando siempre por el tutor asignado por la Universidad Del Magdalena que se cumplan con los estándares académicos. El hecho de trabajar para una empresa muy reconocida, posicionada en el mercado nacional e internacional, altamente calificada, con una filial importante para la Sociedad Portuaria como lo es Operlog, contar con el privilegio de que el jefe inmediato fue un líder, que aprendí cada día de él, se aprendió a trabajar bajo presión, a entender el porqué de cada proceso y a tomar decisiones en aras de seguir con el buen funcionamiento del área de trabajo.

Ante todo, trabajar en un lugar donde tienes un gran equipo, es trabajar con amor, es pensar en cómo ayudar a los demás, personas que tenían siempre la mejor actitud y disposición en ayudarme, guiarme para tener nuevos conocimientos, brindándome confianza y la oportunidad de obtener más experiencia. La asistente de silos, fue como una instructora en mi proceso de aprendizaje, la que hizo posible de que entendiera el valor del Excel financiero, de que todo tiene solución, que las técnicas que vemos difíciles de realizar son las más fáciles, son personas capacitadas, que algún día esperan ser como ellos.

Por consiguiente, se espera de esta propuesta es la disminución de aplicar procesos manuales en Operlog, que los métodos sean sistematizados y se realice las actividades dentro de la cadena logística eficiente y eficaz, dándole resultados óptimos a la empresa en la cual se vea reflejado en el cliente final. Justo tiempo en la planeación y ejecución de buques, manejo de ingresos y costos de las motonaves, aplicación del resumen operativo de la carga granel según lo pactado con el cliente. Como recomendación a Operlog no se debe dejar a un lado el buen trabajo de los empleados, ya que la motivación es importante en una compañía para darle un buen funcionamiento al área granel y siembra buenas prácticas laborales en las organizaciones.



6. CONCLUSIONES

SPSM es una empresa reconocida, con calificaciones certificadas nacional e internacional, tiene una ventaja competitiva que son sus calados naturales, la logística eficaz en las operaciones portuarias conectada con el mundo. Es una oportunidad maravillosa el poder realizar las prácticas universitarias en esta empresa. Es un orgullo académicamente y personalmente el poder desarrollar la primera experiencia en la carrera profesional.

Visto que, la filial de la Sociedad Portuaria De Santa Marta, llamada Operlog, son especialista en el manejo de carga a granel, prestando servicios logísticos certificados y cumpliendo con estándares de calidad de la mano con el medio ambiente. Por medio de las pasantías empresariales se da en las empresas como ayuda en cualquier área de trabajo para darle un buen desempeño en sus funciones, aportar innovación, creatividad y soluciones para la toma de decisiones necesarias para la mejora continua.

De esta manera, las empresas que cuenten con aprendices le da un punto de vista diferente a todo, son ideas más frescas, con ganas de comer al mundo por el conocimiento fresco que traen para lograr ser unas profesionales ideos y con sentido de pertenencias en las organizaciones. Operlog debe seguir fomentando el trabajo en equipo, adoptar las mejoras que aporten los aprendices y trabajadores para lograr ser eficientes 100% en todas las áreas de operaciones portuarias para la carga granel y siga fomentando la competitividad en la logística nacional e internacional.

En definitiva, para el área del personal administrativo de operaciones en Operlog, se recomienda más capacitaciones, generar sentido de pertenencia con la empresa, para tener compromiso empresarial, impulsando las habilidades y destrezas del talento humano logrando un crecimiento mutuo. El desarrollo de las prácticas profesionales logra muchos beneficios organizacionales como estudiantil, ya que el estudiante adquiere nuevos conocimientos, pone en práctica en la vida real su trayecto académico, fortalecer sus destrezas, poner más iniciativa para lograr ser una persona con capacidad de desempeñarse en cualquier área de su carrera y tener mente abierta para aportar a la mejora continua empresarial.



7. RECOMENDACIONES GENERALES

- Se recomienda dar capacitaciones de manera gradual de esta manera los empleados estarán actualizados, se manejará con más propiedad el excelente desarrollo de los procesos de la empresa. Esto trae consigo disminuir el índice de erros en la práctica laboral.
- Construir más zonas de almacenamiento para la carga granel.
- Manejar GPS operadores así se dará ubicación real del operador o conductor el cual preste los servicios para la operación portuaria.
- Generar descripción específica de la operación por motonave según el recurso solicitado. Así no se ve afectado el balance de costos e ingresos de los buques graneleros.
- Generar lectores de códigos de barras que transmitan la información necesaria en operaciones externas.
- Construir nueva opción de transporte de carga granel, la cual podría ser por bandas con destino hasta las bodegas de Operlog; así disminuir el uso de vehículos y utilizarlo para el movimiento de carga a bodegas externas.
- Brindar mayor apoyo de personal en bodegas externas para mantener la información actualizada para el cliente y la empresa.
- Realizar reuniones bimestrales con toda el área operaciones de Operlog, para escuchar opiniones, falencias y posibles mejoras.
- Compartir la información sobre el manejo de carga con el personal, para que todos los compañeros estén actualizados y se sientan parte cada día más de la empresa.



8. BIBLIOGRAFÍA

- BID, B. I. (2019). *Cómo lograr puertos más eficientes*.
- Chima, T. (2013). *Terminales Marítimos*.
- ECUADOR, C. D. (2018). *Servicios portuarios y modelos de gestión portuaria*. ECUADOR.
- Heraldo. (2016). *Puerto de Santa Marta recibe certificación Ecoports*. Santa Marta.
- Tibagroup. (2015). *Glosario de términos marítimos portuarios*.
- Transportes., S. D. (2010). *Logística Portuaria*. Bogotá.
- Arl sura. (13 de mayo del 2004). sistema suratep. recuperado 29 de septiembre del 2018.: https://prezi.com/ppmpgzan_uh/-el-programa-y-diseno-de-rutas-del-transporte/
- Chima, tatiana (2013). (17 de noviembre del 2013). terminales marítimos. recuperado 28 de septiembre del 2018.: <http://portuariobarranquilla.blogspot.com/2013/11/terminales-multiproposito.html>
- <https://www.spsm.com.co>
- Maritime industry foundation. (2013) maritime industry foundation. recuperado el 28 de septiembre del 2018.: <https://www.maritimeinfo.org>.
- Mineducación (2017). ministerio de educación nacional. recuperado 28 de septiembre del 2018. mineducación.: https://www.mineducacion.gov.co/1759/articles362825_recurso.pdf
- ministerio del medio ambiente (chile). (2016). valparaíso. recuperado 29 de septiembre del 2018, [guia-2-valparaiso-web.pdf](https://prezi.com/ppmpgzan_uh/-el-programa-y-diseno-de-rutas-del-transporte/).: https://prezi.com/ppmpgzan_uh/-el-programa-y-diseno-de-rutas-del-transporte/
- Página interna de la sociedad portuaria.
- Puerto virtual de Spsm.