



**DETALLAR LA VARIACIÓN DE LAS IMPORTACIONES DE CARGA
GENERAL EN EL PUERTO DE SANTA MARTA: 2017 AL 2021. UNA MIRADA A
ESTE TIPO DE CARGA.**

YESLI SUSANA GÓMEZ RAIGOZA

20702026953

UNIVERSIDAD ANTONIO NARIÑO

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS

PROGRAMA DE COMERCIO INTERNACIONAL

SANTA MARTA - MAGDALENA

2023



**DETALLAR LA VARIACIÓN DE LAS IMPORTACIONES DE CARGA GENERAL EN
EL PUERTO DE SANTA MARTA: 2017 AL 2021. UNA MIRADA A ESTE TIPO DE
CARGA.**

YESLI SUSANA GÓMEZ RAIGOZA

20702026953

**PROYECTO DE GRADO PRESENTADO COMO REQUISITO PARCIAL PARA
OPTAR AL TÍTULO DE:
PROFESIONAL EN COMERCIO INTERNACIONAL**

DIRECTOR (A):

JUAN JOSÉ LÓPEZ

**LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:
ECONOMÍA INTERNACIONAL**

**UNIVERSIDAD ANTONIO NARIÑO
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
PROGRAMA DE COMERCIO INTERNACIONAL**

SANTA MARTA - MAGDALENA

2023



NOTA DE ACEPTACIÓN

El trabajo de grado titulado
Detallar la variación de las importaciones de
carga general en el puerto de Santa Marta:
2017 al 2021. Una mirada a este tipo de carga.
Cumple con los requisitos para optar al título de:
Profesional de Comercio Internacional.

Firma del Tutor

Firma del jurado

Firma del jurado

Santa Marta, Magdalena 2023



TABLA DE CONTENIDO

1. RESUMEN EJECUTIVO DE LA PROPUESTA.....	8
ABSTRACT.....	9
INTRODUCCIÓN	10
2. JUSTIFICACIÓN	12
3. ESTADO DEL ARTE.....	13
4. OBJETIVO GENERAL Y ESPECÍFICOS	17
4.1 Objetivo general.....	17
4.2 Objetivos específicos	17
5. MARCO TEÓRICO.....	18
5.1 Marco de referencia.....	18
5.2 Marco conceptual.....	22
5.3 Marco legal.....	25
6. METODOLOGÍA	27
6.1 Tipo de Investigación.....	27
6.2 Metodología de la investigación	28
6.3 Fuentes de Información.....	28
7. RESULTADOS Y ANÁLISIS.....	29



7.1 Describir el proceso logístico de anuncio arribo de buque y retiro de carga de importación por el puerto de Santa Marta y sus principales actores.....	29
7.1.1 Anuncio arribo de buque y carga.....	29
7.1.2 Proceso logístico de retiro carga de importación	31
7.2 Reconocer la variación que ha tenido este tipo de carga en cuanto a su importación en el periodo objeto de estudio.	33
7.3 Identificar las principales maquinaria y equipos portuarios apropiados para el manejo de la carga general por el puerto de Santa Marta.....	48
7.4 Establecer las debilidades, oportunidades, fortaleza y amenazas con las que cuenta la sociedad portuaria de Santa Marta.	55
8. CONCLUSIONES Y LOGROS	56
9. BIBLIOGRAFÍA	59



ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 Leyes sobre puertos marítimos, logística y adunas.....	pág. 24
Tabla 2 Importaciones Carga General 2017.....	pág. 32
Tabla 3 Productos importados de carga general 2017.....	pág.34
Tabla 4 Importaciones Carga General 2018.....	pág.35
Tabla 5 Productos importados de carga general 2018.....	pág.37
Tabla 6 Importaciones Carga General 2019.....	pág.38
Tabla 7 Productos importados de carga general 2019.....	pág.39
Tabla 8 Importaciones Carga General 2020.....	pág.40
Tabla 9 Productos importados de carga general 2020.....	pág.42
Tabla 10 Importaciones Carga General 2021.....	pág.43
Tabla 11 Productos importados de carga general 2021.....	pág.45
Tabla 12 Análisis DOFA.....	pág.54

ÍNDICE DE FIGURA

Figura 1 Anuncio arribo de buque y carga.....	pág. 28
Figura 2 Retiro carga de importación.....	pág. 30
Figura 3 Análisis de las importaciones de carga general en el país para el año 2017	pág.33
Figura 4 Análisis de las importaciones de carga general en el país para el año 2018	pág.35
Figura 5 Análisis de las importaciones de carga general en el país para el año 2019	pág.38
Figura 6 Análisis de las importaciones de carga general en el país para el año 2020	pág.40
Figura 7 Análisis de las importaciones de carga general en el país para el año 2021	pág.43
Figura 8 Análisis de las importaciones de carga general en el país para el año 2017 al	



2021.....	pág.46
Figura 9 Barredora.....	pág.47
Figura 10 Minicargador.....	pág.48
Figura 11 Estibadora manual.....	pág.48
Figura 12 PalleJack para Contenedor y Buque.....	pág.49
Figura 13 Montacargas 3 Ton - 5 Ton – 7 Ton – 15 Ton.....	pág.49
Figura 14 Reach Stacker.....	pág.50
Figura 15 Grúa sobre Ruedas.....	pág.50
Figura 16 Tractocamión.....	pág.51
Figura 17 Tráiler Tipo Cama Alta	pág.51
Figura 18 Tráiler Tipo Cama Baja.....	pág.52
Figura 19 Chasis Porta Contenedores 20".....	pág.52
Figura 20 Chasis Porta Contenedores 40".....	pág.53

1. RESUMEN EJECUTIVO DE LA PROPUESTA

Las importaciones desempeñan un papel crucial en una cadena logística internacional, ya que permiten a las empresas abastecerse de productos y materias primas de otros países para satisfacer la demanda del mercado, esto implica la planificación y coordinación de diversas actividades logísticas, como el transporte internacional, la gestión aduanera, el almacenamiento y la distribución. Además, las importaciones contribuyen al crecimiento económico, generando empleo y promoviendo la competitividad a nivel global.

En el siguiente estudio se realizó una contextualización del estado de las importaciones y operaciones portuarias del puerto de Santa Marta frente a la mercancía tipo carga general en los periodos 2017 – 2021. Donde se analizó las tendencias de la carga general, se identificó los principales productos importados y se realizó un análisis DOFA.

La metodología aplicada en esta investigación es tipo analítica descriptiva con un método deductivo que inicia con la descripción, el análisis y la evaluación de datos recolectados con fines de obtener información que tenga relación directa con nuestro tema de estudio.

La recopilación y revisión del material pertinente incluye información (secundaria) sobre las características geográficas del puerto de Santa Marta, su infraestructura y los recursos logísticos disponibles, y es así como los resultados obtenidos proporcionan información valiosa para la toma de decisiones estratégicas y el desarrollo de políticas comerciales en el puerto.

PALABRAS CLAVES: Importación, operaciones portuarias, puerto marítimo, logística, carga general, equipos portuarios.

ABSTRACT

Imports play a crucial role in an international logistics chain, as they enable companies to source products and raw materials from other countries to meet market demand, involving the planning and coordination of various logistics activities, such as international transportation, customs management, warehousing, and distribution. In addition, imports contribute to economic growth, generating employment and promoting global competitiveness.

In the following study, a contextualization of the state of imports and port operations of the port of Santa Marta against general cargo type goods in the periods 2017 - 2021 was carried out. It analyzed the trends of general cargo, identified the main imported products, and a SWOT analysis was performed.

The methodology applied in this research is descriptive analytical type with a deductive method that begins with the description, analysis and evaluation of data collected in order to obtain information directly related to our topic of study.

The collection and review of relevant material includes (secondary) information on the geographic characteristics of the port of Santa Marta, its infrastructure, and available logistic resources, and thus the results obtained provide valuable information for strategic decision making and the development of commercial policies in the port.

KEY WORDS: Imports, port operations, seaport, logistics, general cargo, port equipment.

INTRODUCCIÓN

La logística portuaria implica proporcionar servicios logísticos para todas las cargas que se importan, exportan o están en tránsito a lo largo de su cadena logística, desde su origen o recepción en el almacén del exportador/importador hasta el puerto marítimo o terrestre para su carga en un buque. La siguiente investigación estará orientada a lograr mostrar cómo es dicha prestación del servicio logístico en el puerto de la ciudad de Santa Marta y cuáles son sus implicaciones para las importaciones de carga general.

El Puerto de Santa Marta es considerado uno de los más importantes de Colombia. Debido a su ubicación, posee una característica natural que beneficia la movilización y el cargue de los buques. Así mismo, es el puerto más profundo de América, lo que permite el arribo de embarcaciones comerciales provenientes de todo el mundo. (Legiscomex, 2023)

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. (Puerto de Santa Marta, 2023)

La presente investigación pretende principalmente analizar las variaciones de las importaciones de carga general en el puerto de Santa Marta, nivel regional y nacional. Expreso lo anterior, tener claridad del proceso logístico de anuncio arribo de buque y carga, además analizar las oportunidades, debilidades, amenazas y oportunidades que presenta la sociedad portuaria y finalmente poder comprender con facilidad cuales son las maquinarias y equipos portuarios que

se utilizan para el proceso logístico en el manejo de la carga general. El documento se dividió en siete ejes temáticos dentro de los cuales se logró analizar las importaciones de carga general en la ciudad de Santa Marta, específicamente en el puerto de la ciudad, además de alcanzar los objetivos se realizaron una lista de conclusiones y recomendaciones que servirán para la toma de decisiones de futuros procesos logísticos portuarios.

2. JUSTIFICACIÓN

La presente investigación tuvo relevancia en torno a lo que permitió detallar cuál ha sido la variabilidad de las importaciones de carga general en el Puerto de Santa Marta para los años 2017 al 2021 respectivamente, la importancia de investigar esta temática es la de poder conocer aquellos efectos de las importaciones dentro del puerto de Santa Marta y a partir de esto estudiar que mercancía ingresa de esta tipología de carga y sus implicaciones.

Se hace necesario realizar la investigación en el tema ya que la información que se encuentra en todos los medios informativos es muy corta y no existen estudios previos a esta temática de interés general, en este orden de ideas el trabajo abarca elementos como las importaciones, los puertos marítimos, comercio internacional y específicamente con la carga general como factor influyente en el comercio exterior de Colombia.

La investigación es pertinente debido a que servirá como punto de partida de futuros estudios para analizar lo planteado anteriormente, por esto será de vital importancia profundizar este tipo de importaciones y sus debidos procedimientos que se deben tener en cuenta para conocer la variabilidad de las importaciones en el puerto de la ciudad.

3. ESTADO DEL ARTE

La logística portuaria es un componente esencial de la cadena global de suministro, en el contexto de la creciente globalización económica. Se enfoca en facilitar el comercio internacional y todas las operaciones relacionadas con las exportaciones e importaciones, con el objetivo final de satisfacer las necesidades del consumidor. Es por lo anterior que se vuelve muy importante la actividad logística portuaria para facilitar los procesos.

El transporte marítimo es esencial en el comercio global, ya que permite trasladar la mayoría de las mercancías a nivel mundial. Los puertos desempeñan un papel clave en la cadena logística portuaria, al ser los puntos de conexión para la exportación e importación de productos. Son fundamentales para el desarrollo económico y el comercio internacional de cada país, ya que refleja en su estructura el costo de los bienes y/o servicios que suelen tener ventaja cuando se trasladan internacionalmente en gran escala. En el ámbito del transporte, se pueden identificar tres medios principales: terrestre, aéreo y marítimo. La marítima es la más destacada dentro de la cadena de transporte. (Sentrans , 2018)

Según fuentes del Diario del Exportador (DDE), el transporte marítimo es ampliamente utilizado, representando el 80% del transporte en el comercio internacional. Su característica principal radica en su capacidad para satisfacer la demanda de grandes naves, lo cual destaca la importancia de los puertos en este contexto.

La UNCTAD en 1992, investigo sobre los modelos conceptuales de los puertos utilizando tres criterios principales: políticas de desarrollo portuario, alcances de las actividades portuarias, e integración de dichas actividades. Esta clasificación ha dado lugar a la identificación de tres generaciones portuarias:

- En la primera generación de puertos, que se desarrolló antes de los años 60, los puertos funcionaban de forma aislada y solo servían como una conexión básica entre el transporte terrestre y marítimo. Su función principal era transferir la carga entre el barco y el muelle, en una estructura sencilla.
- En contraste con los puertos de primera generación, los puertos de segunda generación no operan de forma aislada, sino en estrecha colaboración con la industria del transporte. La autoridad local desempeña un papel activo al proporcionar áreas adecuadas para el movimiento y almacenamiento de carga, así como al desarrollar y mejorar las vías de acceso a los terminales portuarios existentes.
- En la tercera generación de puertos, la gestión portuaria se enfoca en el desarrollo de centros de transporte integrados y plataformas logísticas, convirtiendo a los puertos en nodos dinámicos dentro de la red internacional de producción y distribución. En este contexto, los servicios portuarios se especializan y se vuelven más flexibles al combinar una amplia gama de servicios y prestaciones. Estos puertos son denominados puertos Hub (conectores). (Revista NG Logística, 2007)

Hoy en día solo a algunos puertos se puede considerar Puertos Hub, debido a que para recibir este nombre no solo deben prestar servicios de las actividades portuarias principales, sino que también requieren de otras características muy específicas.

En nuestro país la transición de los puertos nacionales a un sistema portuario concesionado ha impulsado el comercio exterior y la competitividad de Colombia, generando importantes mejoras en eficiencia. Esto se refleja en el estudio reciente "Impacto de los puertos en el desarrollo del comercio exterior y la economía nacional" que realizó la revista LR, donde se evidencia la exitosa integración del país a la red mundial de comercio en las últimas tres décadas.

En 1991, el Gobierno implementó una reforma al sistema portuario mediante la Ley 1, conocida como la Ley de Puertos. Esta reforma tenía como objetivo principal establecer lineamientos para construir un sistema portuario eficiente, competitivo y financieramente autosuficiente. Desde entonces, se han observado mejoras significativas en los tiempos y costos del sistema portuario. Colombia ha pasado de tener seis a diez zonas portuarias. Cartagena, Buenaventura y Santa Marta se han posicionado rápidamente como las zonas más importantes en el sector portuario. Estas ciudades han desarrollado una especialización en distintos servicios del transporte marítimo, lo que ha permitido consolidar un esquema integral de servicios portuarios en beneficio del país. (La República, 2023)

Santa Marta cuenta con un puerto marítimo de gran importancia para Colombia, por su privilegiada ubicación geográfica en el extremo noroccidental de la ciudad, hallándose enmarcado al norte por los cerros de San Martín y al occidente por el Cerro Ancón y la Ensenada de Taganguilla. Este se localiza a $11^{\circ} 15'$ de latitud norte y a los $74^{\circ} 13'$ de longitud oeste, y goza de una profundidad de 200 pies en su canal de acceso, se caracteriza por sus buenas condiciones naturales, entre ellas el abrigo y la profundidad, variables que no posee ninguno de los demás puertos colombianos, de hasta 60 pies en algunos de sus muelles. Ello constituye un atractivo y una ventaja para los armadores y navieros, ya que esta configuración física le permite atender buques de tipo postpanamax. (Puerto de Santa Marta, 2023)

Con el desarrollo del presente proyecto de investigación se buscará poder identificar la variabilidad en las importaciones de carga general en el Puerto de Santa Marta para los periodos entre 2017 a 2021, y poder analizar los efectos que implica que este tipo de carga puedan tener dentro de los procesos logísticos portuarios y la economía local.

Dentro de la investigación se hace necesario formular el objeto de estudio con el siguiente interrogante **¿Cómo ha sido la variabilidad de las importaciones de carga general en cuanto a toneladas durante los años 2017 al 2021 en el Puerto de Santa Marta?**

Conforme a lo anterior, surgen otros interrogantes que nos permitirán analizar de una mejor manera la problemática relacionada con los objetivos específicos.

4. OBJETIVO GENERAL Y ESPECÍFICOS

4.1 Objetivo general

Analizar cómo ha sido la variabilidad de carga general en el puerto de Santa Marta para los años 2017 al 2021.

4.2 Objetivos específicos

- Describir el proceso logístico de anuncio arribo de buque y retiro de carga de importación por el puerto de Santa Marta y sus principales actores.
- Reconocer la variación que ha tenido este tipo de carga en cuanto a su importación en el periodo objeto de estudio.
- Identificar las principales maquinaria y equipos portuarios apropiados para el manejo de la carga general por el puerto de Santa Marta.
- Establecer las debilidades, oportunidades, fortaleza y amenazas con las que cuenta la sociedad portuaria de Santa Marta.

5. MARCO TEÓRICO

5.1 Marco de referencia

Cuando se habla del comercio internacional, obligatoriamente debemos nombrar las naciones que contribuyen para que esta actividad se lleve a cabo. Estas naciones tienden a llevar unas economías abiertas, esto quiere decir que el comercio está totalmente abierto al exterior, los particulares al igual que las empresas pueden obtener productos y servicios del exterior (importación) y asimismo vender sus productos o servicios a los demás países (exportación).

Las personas mostraron interés por los intercambios incluso antes de Cristo, ya que en esa época las comunidades utilizaban el trueque como un sistema de intercambio. Al principio solo se daba entre miembros de un mismo pueblo y al pasar los años, con ayuda del desarrollo de las civilizaciones esto se comenzó a extender y de pueblos pasó a comarcas, de comarcas a las regiones y así fue como llegó a convertirse en lo que hoy se conoce como comercio internacional. (Internacionalmente, 2022)

Teorías

- **Mercantilismo**

Durante los siglos XVI y XVIII, surgió el mercantilismo en Europa, sostenía la idea de que los países debían acumular riqueza, especialmente en forma de oro y otros metales preciosos, para mantener una posición relevante a nivel internacional y fortalecer su poder. Esta creencia se vio respaldada por el colonialismo, donde los países invasores obtenían recursos y mano de obra barata. (Roldan, 2017)

- **Modelo Ricardiano**

El modelo económico desarrollado por David Ricardo, conocido como el modelo ricardiano, defiende que un país debe producir los bienes en los que tenga ventaja comparativa, es decir, aquellos en los que se encuentre en una posición superior. Este modelo se basa en varios supuestos, como la existencia de dos países, dos bienes, un único factor productivo (el trabajo), la movilidad del trabajo dentro de cada país, pero no entre países, rendimientos constantes de escala en la producción de ambos bienes, competencia perfecta y la única diferencia entre países es la tecnología. (López, 2020)

- **Modelo Heckscher – Ohlin**

El modelo de Heckscher-Ohlin se utiliza para analizar los patrones de comercio a nivel global, incorporando las teorías de David Ricardo y proporcionando una explicación científica de lo que se conoce como "ventaja comparativa". (Morales, 2021)

Historia portuaria

La historia de los puertos está íntimamente ligada a la historia de la navegación y del comercio. Las primeras obras portuarias documentadas se remontan a unos 2000 años antes de Cristo y se atribuyen a los egipcios y fenicios. Uno de los primeros puertos conocidos se encontraba cerca de la isla de Pharos, en Egipto, famosa por su icónica torre de luz que servía como guía para los barcos. Este puerto fue construido durante el reinado del faraón Serunset, destruido por un terremoto y posteriormente reconstruido por Alejandro Magno.

En la Edad Media, hubo poco desarrollo en la construcción de puertos, el comercio en general disminuyó. La soberanía de Bizantino conservó las infraestructuras presentes, que no fue necesario llevar a cabo grandes proyectos de puertos nuevos. Los vikingos, expertos navegantes de la época, no tuvieron la necesidad de construir importantes obras portuarias debido a las favorables condiciones de sus costas. Por otro lado, los musulmanes no mostraron un gran interés

en desarrollar una flota significativa, aunque cabe destacar que el califato de Córdoba estableció un sistema portuario basado en tres ciudades arsenales (Almería, Denia y Tortosa) que tuvo vigencia durante dos siglos.

En 1880 se promulgó la primera Ley de Puertos, la cual estableció una distinción entre los puertos de interés general, clasificándolos en puertos de primer y segundo orden (manteniendo un total de 13), y los puertos de interés local. Además, esta ley reconoció el dominio público del litoral y estableció que la gestión del sistema portuario estaría a cargo de la administración central. (Universitat Politècnica de Catalunya, 2006)

El sistema portuario de Colombia se estableció en 1827 mediante el decreto 389 del 26 de julio, sancionado por el General Francisco de Paula Santander. Este decreto creó el primer puerto en Colombia, ubicado en San Buenaventura, que facilitó el intercambio de productos provenientes de diversas partes del mundo. Hasta la década de 1950, los puertos en Colombia estaban bajo la administración directa del Estado, específicamente del Ministerio de Obras Públicas y Transporte. Posteriormente, se creó Colpuertos como el primer instituto encargado de gestionar la actividad económica portuaria. Sin embargo, esta primera etapa no fue exitosa debido a la centralización y al manejo similar al del Ministerio, lo que resultó en déficits, costos operativos elevados y una desaceleración económica. Como consecuencia, Colpuertos fue liquidada en 1991 por no cumplir con los resultados esperados, abriendo paso a la privatización de la actividad portuaria. El puerto de Santa Marta ha existido desde 1525 y fue utilizado por los colonizadores para adentrarse en el país. Además, se destacó por ser un lugar que vivía del contrabando como una de las actividades principales. Aquí era donde desembarcaban la mayoría de los piratas franceses, ingleses y holandeses. A partir de 1830, se convirtió en el principal puerto de Nueva Granada, siendo rentable para el transporte marítimo y recibiendo

importaciones de Guayaquil y Venezuela. También fue uno de los primeros puertos en tener un ferrocarril a cargo de la United Fruit Company. Hoy en día, el puerto destaca por sus aguas profundas, su ubicación geográfica estratégica y la eficiencia en los tiempos de espera y costos operacionales. (Carga , 2022)

5.2 Marco conceptual

Agencia de Aduanas: son las personas jurídicas autorizadas por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales para ejercer el agenciamiento aduanero, actividad auxiliar de la función pública aduanera de naturaleza mercantil y de servicio, orientada a garantizar que los usuarios de comercio exterior que utilicen sus servicios cumplan con las normas legales existentes en materia de importación, exportación y tránsito aduanero y cualquier operación o procedimiento aduanero inherente a dichas actividades. (Función Pública, 2016)

Aviso de Arribo

El informe que se presenta a la administración aduanera es sobre la fecha y hora de llegada al Territorio Aduanero Nacional de un medio de transporte con pasajeros y sin carga, en lastre o en escala o recalada técnica. (Ministerio de Hacienda y Crédito Público, 2019)

Carga: Cargamento o conjunto de mercancías que para su transporte de un puerto a otro se embarca y desembarcan en unas naves/buques/embarcaciones. (Supertransporte, 2017)

Carga general: Todo tipo de carga que se transportan en cantidades pequeñas y en unidades independientes. Se pueden contar el número de bultos y en consecuencia se manipula como unidades. Se transportan y se almacenan juntas. Esta carga se divide en: suelta (no unitarizada) y unitarizada. (Diario del Exportador , 2016)

Comercio internacional: El comercio exterior se concibe como un conjunto de operaciones de importación y de exportación de bienes y de servicios, caracterizadas por una fuerte presencia pública en cuanto que realizadas por un Estado determinado y reguladas por su derecho administrativo económico o por el Derecho comunitario. (Sampa Gonzalo, 2009)

Importación: Es la introducción de mercancías de procedencia extranjera al territorio aduanero nacional cumpliendo con los términos y condiciones previstos en el presente decreto. También se considera importación, la introducción de mercancías procedentes de zona franca, o de un depósito franco al resto del territorio aduanero nacional. (Ministerio de Hacienda y Crédito Público, 2019)

Logística: son todas las operaciones llevadas a cabo para hacer posible que un producto llegue al consumidor desde el lugar donde se obtienen las materias primas, pasando por el lugar de su producción. (Economipedia , 2020)

Mercancía: Son todos los bienes susceptibles de ser clasificados en la nomenclatura arancelaria y sujetos a control aduanero. (Regulación Aduanera, 2016)

Puertos marítimos: Son lugares en los que los barcos pueden cargar y descargar mercancías, así como realizar diversas operaciones relacionadas con el transporte marítimo. Además, proporcionan servicios de almacenamiento y mantenimiento para los barcos que están en tránsito. (The logistics world, 2023)

Naviera: son compañías dedicadas al transporte de carga por vía marítima de puerto a puerto, siendo un sector de servicios esencial en el mercado de la exportación e importación de mercancías. (SITCA, 2018)

Operaciones portuarias: Se refiere a una serie de trámites marítimos destinados a garantizar el tránsito fluido de las embarcaciones y sus contenedores de una terminal a otra. (Diario del Exportador, 2023)

Sociedad portuaria: Son sociedades anónimas, constituidas con capital privado, público, o mixto, cuyo objeto social será la inversión en construcción y mantenimiento de puertos, y su administración. Las sociedades portuarias prestan servicios de cargue y descargue, de



almacenamiento en puertos, y otros servicios directamente relacionados con la actividad portuaria. (Supertransporte, 2017)

Transporte marítimo: Es la actividad de mover mercancías de un destino a otros a través del mar. Este tipo de transporte es ideal para mover grandes volúmenes de productos a través de contenedores y a lo largo de una amplia variedad de rutas marítimas. (Drip Capital, 2022)

Tráfico portuario: Operaciones de entrada, salida, atraque, desatraque, estancia y reparación de buques en puerto, así como el almacenamiento temporal de dichas mercancías en el espacio portuario. (Supertransporte, 2017)

5.3 Marco legal

Tabla 1

Leyes sobre puertos marítimos, logística y adunas

Norma	Descripción
<p>Decreto 1165 de 2019</p>	<p>La ley relativa al Régimen de Aduanas, en desarrollo de la Ley 1609 de 2013, establece criterios generales en su artículo 5°, como la responsabilidad social de los funcionarios públicos y los Operadores de Comercio Exterior para prevenir conductas contrarias al desempeño adecuado de las funciones aduaneras. También se destaca la importancia de dotar a la normatividad de elementos de seguridad jurídica para evitar la dispersión normativa. (Secretaria Juridica Distrital, 2019)</p>
<p>Conpes 3982</p>	<p>La Política Nacional de Logística del gobierno busca fortalecer la logística integral para mejorar los tiempos y costos de importaciones y exportaciones. Además, se implementarán desarrollos tecnológicos en las operaciones de comercio exterior, como el fortalecimiento de la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE) y la interoperabilidad con países de la Alianza del Pacífico y la Comunidad Andina. (Portafolio,2023)</p>

Conpes 4118

"Política Nacional Portuaria: Modernización y Sostenibilidad de la Actividad Portuaria y su Articulación con el Territorio", establece seis ejes de acción: la articulación del sistema portuario con la planificación territorial, buenas prácticas ambientales y responsabilidad social empresarial, regulación tarifaria y contraprestación, mejora de la infraestructura de accesos, actualización de instrumentos regulatorios y marco institucional del sector portuario. (CONPES 4118 Política Portuaria – BPA, 2023)

Fuente: Elaboración propia

6. METODOLOGÍA

6.1 Tipo de Investigación

Este trabajo está orientado hacia una investigación analítica descriptiva, ya que se enfoca en la recopilación de datos de diversas fuentes como revistas, tesis, documentos y libros, con el objetivo de analizar, comprender los sucesos y fenómenos relevantes para obtener una visión clara de la realidad. Estas investigaciones pueden basarse en hechos o en hipótesis afirmativas, cuyos resultados podrían llevar a la formulación de hipótesis de relación causa-efecto entre variables.

Según Guevara, Verdesoto y Castro (2020) definen la investigación descriptiva como “el proceso de obtener un conocimiento preciso sobre las situaciones, costumbres y actitudes predominantes a través de la descripción detallada de actividades, objetos, procesos y personas.

Por otra parte, Sabino (1992) menciona que “La investigación descriptiva se enfoca en analizar hechos de manera precisa y presentar una interpretación correcta. Su objetivo principal es descubrir características fundamentales de conjuntos homogéneos de fenómenos y revelar su estructura o comportamiento mediante criterios sistemáticos. De esta manera, se obtienen las características que definen la realidad estudiada”.

6.2 Metodología de la investigación

De acuerdo con el proceso de selección del método de investigación, se determinó que la investigación está relacionada con un enfoque cuantitativo y un método deductivo, utilizando datos numéricos que se analizarán estadísticamente para obtener resultados claros y veraces. Se revisarán teorías e información relacionada para llegar a conclusiones confiables sobre la variabilidad de las importaciones de la carga general.

6.3 Fuentes de Información.

En esta investigación se utilizarán fuentes de información secundaria, las cuales son definidas por Buonocore (1980) como aquellas que contienen datos o información previamente elaborada o sintetizada. Estas fuentes están listas para ser utilizadas en la investigación, ya que han sido investigadas por otras personas y están disponibles para su uso en proyectos futuros.

Si bien, en este proyecto de investigación hacemos uso de las fuentes secundarias como los datos estadísticos generados por la superintendencia de transporte en cuanto a estadísticas sobre la importación de carga general en el país, como información expedida por la sociedad portuaria de Santa Marta en cuanto al proceso logístico que dispone para este tipo de carga.

7. RESULTADOS Y ANÁLISIS

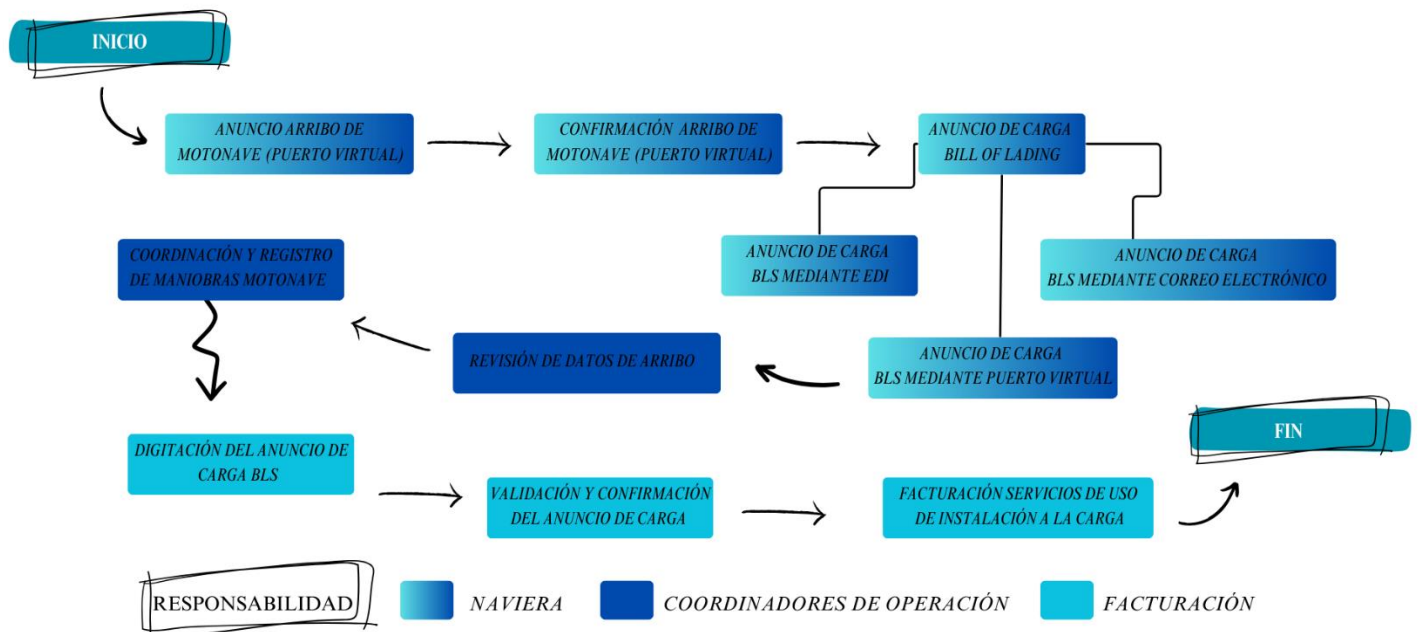
7.1 Describir el proceso logístico de anuncio arribo de buque y retiro de carga de importación por el puerto de Santa Marta y sus principales actores.

7.1.1 Anuncio arribo de buque y carga

El siguiente flujograma representa el proceso logístico que se lleva a cabo para el anuncio de arribo de buque y carga al puerto de Santa Marta. Este proceso abarca desde la notificación inicial del arribo del buque hasta la facturación por parte del puerto. Se indican las etapas y los actores claves involucrados en este proceso para garantizar una coordinación eficiente entre todas las partes y asegurar un flujo óptimo de la carga.

Figura 1

Anuncio arribo de buque y carga



Fuente: Elaboración propia con base en el flujograma que presenta la sociedad portuaria de Santa Marta 2023.

Para iniciar el proceso, la naviera se encarga de dar anuncio arribo de motonave mediante el puerto virtual donde informe el tipo de mercancía, la cantidad y las respectivas referencias del buque. Luego el agente marítimo encargado debe enviar una confirmación de arribo por medio del puerto virtual, corroborando la información notificada en el anuncio, cabe aclarar que esto se debe hacer 24 horas antes de su llegada al puerto. Cuando ya se haya hecho la confirmación de arribo la naviera emite Bill of Lading este es un documento que certifica el contrato de transporte entre el remitente y confirma la recepción de la mercancía para su envío al puerto de destino a bordo del buque indicado, según las condiciones acordadas entre el vendedor y el comprador. El anuncio de carga BLS se puede realizar a través de 3 métodos, el primero por medio de correo electrónico donde se reciben los documentos y se describe toda la información de la carga, también se puede ejecutar por medio del puerto virtual y la tercera manera de llevar a cabo esta actividad es mediante la tecnología EDI, una herramienta que facilita el flujo de información en los procesos logísticos de importación de carga general en este puerto.

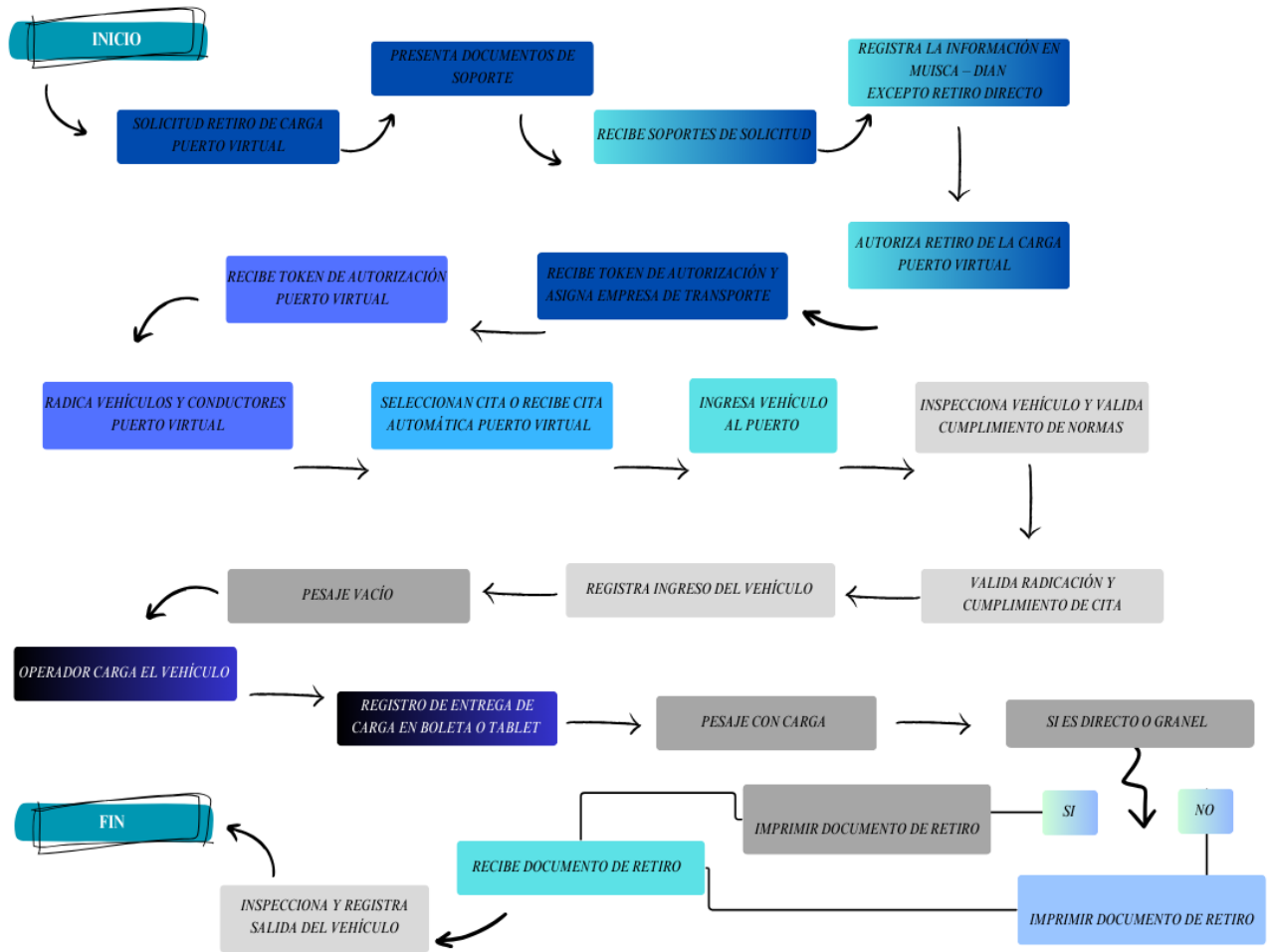
Posteriormente al anuncio arribo de la motonave, se deben verificar los datos de arribo notificados por la naviera y de esto se encargan los coordinadores de operaciones portuarias, seguido de la coordinación y registro de maniobras motonave en su estancia en el puerto de la ciudad. Por otra parte, el área de facturación se ocupa de la digitación del anuncio de carga BLS para que así se pueda demostrar que el anuncio se realizó, ya que en algunos casos se envía por medio de correo electrónico. Para el caso de que el anuncio de carga BLS sean enviados mediante EDI o PV, facturación debe validar y confirmar el anuncio. Por último, esta área emite facturas por el uso de instalaciones portuarias. (Puerto de Santa Marta , 2023)



7.1.2 Proceso logístico de retiro carga de importación

El siguiente flujograma representa el proceso logístico para el retiro de carga de importación, desde la solicitud al puerto hasta su entrega final, se detallará sus participantes y actividades involucradas en este proceso para garantizar una operación eficiente y efectiva.

Figura 2 Retiro carga de importación



- RESPONSABILIDAD**
- AGENCIA ADUANAS
 - OFICINA DE COMERCIO EXTERIOR
 - EMPRESA DE TRANSPORTE
 - CONDUCTOR DE VEHÍCULO
 - SEGURIDAD PUERTO
 - OFICINA DE INGRESO Y RETIRO DE CARGA
 - BASCULAS
 - ZONAS Y PATIOS

Fuente: Elaboración propia con base en el flujograma que presenta la sociedad port. de Santa Marta 2023.

Para efectuar el retiro de la carga de importación en la sociedad portuaria de Santa Marta la agencia de aduanas debe solicitar el retiro de carga por medio del puerto virtual y presentar los documentos que soporten dicha solicitud. Seguido, la oficina de comercio exterior recibe la solicitud y registra la información en la plataforma Muisca-Dian, así mismo, autoriza el retiro mediante el puerto virtual. La agencia de aduana recibe la autorización, como también asignan la empresa de transporte, y esta recibe token de autorización, radica el vehículo y recibe cita a través del PV.

Por su parte el conductor tiene la función de ingresar el vehículo al puerto y es allí cuando la seguridad del puerto entra a participar en este proceso, ya que debe inspeccionar el vehículo, validar el cumplimiento de normas, verificar el cumplimiento de cita y registran el ingreso del vehículo, este pasa a la báscula donde se realiza el pasaje vacío e ingresa a los patios donde el operador carga el vehículo, además de eso registra la entrega de carga. El vehículo regresa a la báscula donde se efectúa el pesaje con carga, si la carga es directa o granel en la báscula se imprime y entregan documento de retiro, si no la oficina de ingreso y retiro de carga es la que debe imprimir y entregar el documento de retiro. El conductor es el encargado de recibir ese documento, finalmente se dirige a la salida y la seguridad del puerto inspecciona y registra la salida del vehículo. (Puerto de Santa Marta , 2023)

7.2 Reconocer la variación que ha tenido este tipo de carga en cuanto a su importación en el periodo objeto de estudio.

Luego de una revisión extensa a los boletines realizados por la superintendencia de transporte se tomaron datos cualitativos y cuantitativos en aras de poder reconocer la variación que han tenido las importaciones de carga general en el puerto de Santa Marta dentro de los años 2017 a 2021 respectivamente. Cabe resaltar que se realizó un total de 6 figuras y 10 tablas por la totalidad del periodo objeto de estudio, en donde se tiene que por cada año analizado dos tablas, una figura respectivamente, a continuación, los resultados:

Tabla 2

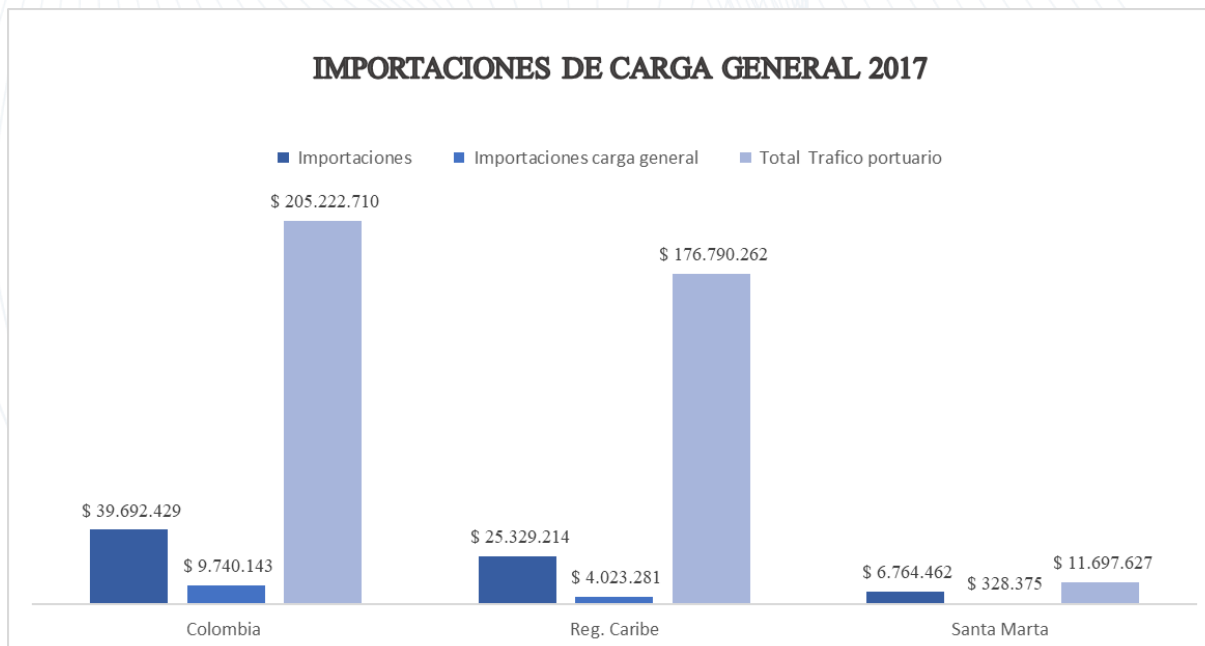
Importaciones Carga General 2017

2017					
		Toneladas	Part. %	Total Trafico portuario	Part. %
Colombia	Importaciones	\$ 39.692.429	19	\$ 205.222.711	100
	Importaciones carga general	\$ 9.740.143	4,7		
Reg. Caribe	Importaciones	\$ 25.452.502	14	\$ 176.790.262	86,1
	Importaciones carga general	\$ 4.023.281	2,2		
Santa Marta	Importaciones	\$ 6.764.462	57	\$ 11.697.627	5,7
	Importaciones carga general	\$ 328.375	2,8		

Fuente: elaboración propia basado en los boletines de la superintendencia de transporte 2017.

Figura 3

Análisis de las importaciones de carga general en el país para el año 2017.



Fuente: elaboración propia basado en los boletines de la superintendencia de transporte 2017.

Análisis:

Para el 2017 Colombia tuvo un total de tráfico portuario de 205.222.711 toneladas siendo este valor la participación del 100%, ahora bien, las importaciones totales del país fueron de 39.692.429 toneladas con una participación del 19% y las importaciones de carga general fueron de 9.740.143 toneladas con una participación del 4,7%. En caso de la región caribe tenemos que el tráfico portuario fue de 176.790.262 toneladas siendo este valor la participación del 86,1%. Las importaciones de carga general fueron de 4.023.281 toneladas con una participación del 2,2% y las importaciones totales de este sector fueron de 25.452.502 toneladas con una participación del 14% respectivamente.

Por otra parte, Santa Marta movilizó un total de 11.697.627 toneladas, para el

Caso de las importaciones totales y las importaciones de carga general tuvieron un valor de 6.764.462 y 328.375 respectivamente. Registro un valor mínimo en las importaciones de carga general frente al tráfico portuario y las importaciones totales.

Tabla 3

Productos importados de carga general 2017

Principales productos importados de carga general					
	Productos Carga General	Toneladas	Part. %	Total Productos importados	Part. %
Colombia	Productos Químicos Industriales	\$ 2.397.933	6	\$ 39.692.429	100
	Menaje Domestico	\$ 2.080.038	5,2		
	Cajas y embalajes en general	\$ 174.355	0,4		
	Acero	\$ 778.644	1,9		
	Productos Químicos	\$ 966.045	2,4		
	Los Demás Productos	\$ 3.343.128	8,4		
	Part. % Carga general		24,3		
Reg. Caribe	Productos Carga General			\$ 25.452.502	100
	Menaje Domestico	\$ 1.197.843	4,7		
	Acero	\$ 581.356	2,2		
	Otros Productos Químicos	\$ 345.466	1,3		
	Repuestos En General	\$ 321.269	1,2		
	Productos Químicos Orgánicos	\$ 69.898	0,2		
	Llantas Y Neumáticos	\$ 10.385	0,04		
	Aparatos Y Artefactos Eléctricos	\$ 5.452	0,02		
	Maquinaria Y Equipos Generadores De Fuerza	\$ 2.149	0,01		
	Abonos Manufacturados	\$ 1.318	0		
	Mineral De Hierro	\$ 802	0		
	Los Demás Productos	\$ 1.487.343	5,8		
	Part. % Carga general		15,47		
Santa Marta	Productos Carga General			\$ 6.764.462	100
	Productos Químicos Orgánicos	\$ 69.898	1		
	Productos Químicos Industriales	\$ 41.810	0,6		
	Alambrón	\$ 34.825	0,5		
	Los Demás Productos	\$ 181.842	2,6		
	Part. % Carga general		4,7		

Fuente: elaboración propia basado en los boletines de la superintendencia de transporte 2017.

En el 2017, los principales productos importados de carga general en el país fueron productos químicos industriales con un valor 2.397.933 toneladas siendo el producto más importado de este tipo de carga, seguido de Menaje domestico con un valor de 2.080.038 toneladas. Para la región caribe el producto más importado fue menaje domestico con un valor de 1.197.843 toneladas y en la ciudad de Santa Marta los tres productos que más se demandan son

los productos químicos orgánicos, productos químicos industriales y alambrón, siendo el primero el de mayor valor con 69.898 toneladas.

Tabla 4

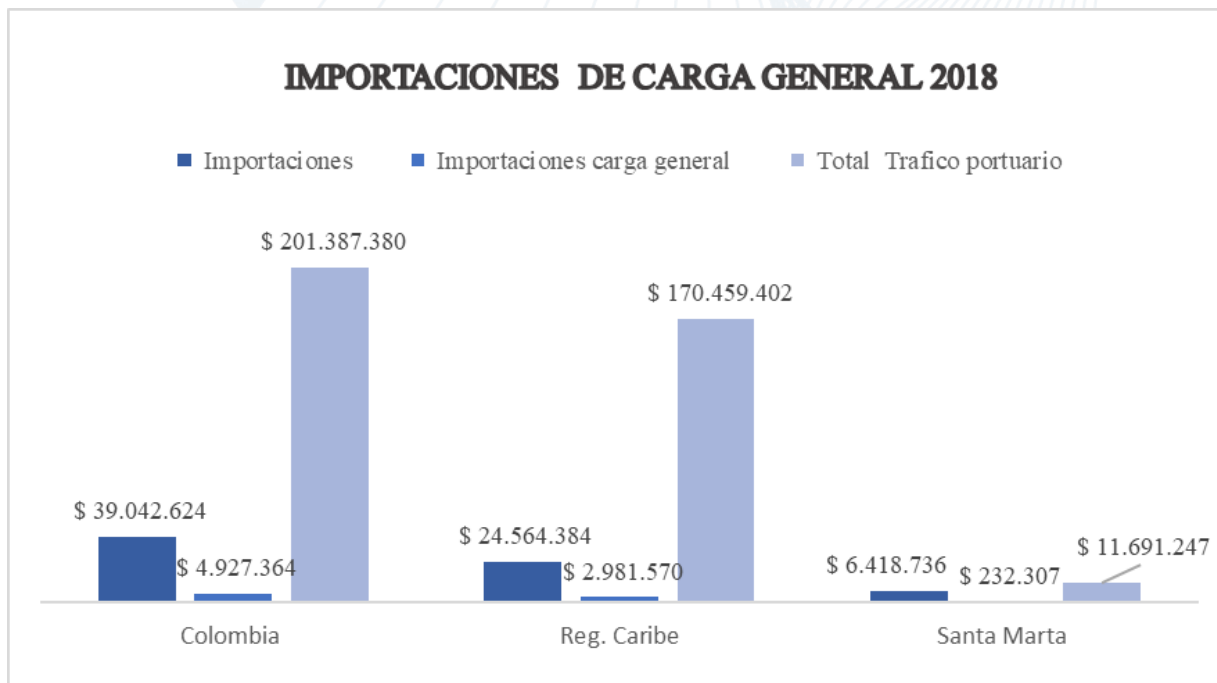
Importaciones Carga General 2018

2018					
		Toneladas	Part. %	Total Trafico portuario	Part. %
Colombia	Importaciones	\$ 39.042.624	19,3	\$ 201.387.380	100
	Importaciones carga general	\$ 4.927.364	2,4		
Reg. Caribe	Importaciones	\$ 24.564.384	14	\$ 170.459.402	85,5
	Importaciones carga general	\$ 2.981.570	1,7		
Santa Marta	Importaciones	\$ 6.418.736	54	\$ 11.691.247	5,9
	Importaciones carga general	\$ 232.307	19		

Fuente: elaboración propia basado en los boletines de la superintendencia de transporte 2018.

Figura 4

Análisis de las importaciones de carga general en el país para el año 2018.



Fuente: elaboración propia basado en los boletines de la superintendencia de transporte 2018.

Análisis:

Para el 2018 Colombia tuvo un total de tráfico portuario de 201.387.380 toneladas siendo este valor la participación del 100%, esto indica una disminución respecto al año anterior en este dato. Ahora bien, las importaciones totales del país fueron de 39.042.624 toneladas con una participación del 19,3% y las importaciones de carga general fueron de 4.927.364 toneladas con una participación de 2,4%. Para la región caribe se evidenció un tráfico portuario de 170.459.402 toneladas con una participación significativa del 85.5%, las importaciones totales tuvieron una suma de 24.564.384 toneladas con una participación del 14% y las importaciones de carga general fueron de 2.981.570 con una participación mínima de 1,7% respectivamente.

Por otra parte, Santa Marta movilizó un total de 11.691.247 toneladas, para el caso de las importaciones totales y las importaciones de carga general tuvieron un valor de 6.418.736 y 232.307 respectivamente, esto evidencia una disminución mínima frente al año 2017.

Tabla 5

Productos importados de carga general 2018.

Principales productos importados de carga general					
Colombia	Productos Carga General	Productos Carga General	Part. %	Total Productos importados	Part. %
	Acero	\$ 1.739.401	4,5	\$ 39.042.624	100
	Cajas y embalajes en general	\$ 1.726.531	4,4		
	Los Demás Productos	\$ 1.461.432	3,7		
		Part. % Carga general	12,6		
Reg. Caribe	Productos Carga General	Toneladas	Part. %	Total Productos importados	Part. %
	Otros Productos Químicos	\$ 99.256	0,4	\$ 24.564.384	100
	Repuestos En General	\$ 298.957	1,2		
	Productos Químicos Orgánicos	\$ 76.518	0,3		
	Menaje domestico	\$ 410.927	1,6		
	productos químicos industriales	\$ 106.170	0,4		
	Alambrón	\$ 34.595	0,1		
Los Demás Productos	\$ 1.955.147	7,9			
		Part. % Carga general	12		
Santa Marta	Productos Carga General	Toneladas	Part. %	Total Productos importados	Part. %
	Productos Químicos Orgánicos	\$ 76.518	1,1	\$ 6.418.736	100
	Productos Químicos Industriales	\$ 35.056	0,5		
	Alambrón	\$ 34.595	0,5		
	Los Demás Productos	\$ 86.138	1,3		
		Part. % Carga general	3,4		

Fuente: elaboración propia basado en los boletines de la superintendencia de transporte 2018.

En el 2018 los principales productos importados de carga general en el país fueron el Acero, Cajas y embalajes en general y los demás productos, siendo el acero el producto que más se importó con un valor de 1.739.401 toneladas.

Ahora bien, en el mismo año para la ciudad de Santa marta los productos más importados fueron el Alambrón, Productos químicos industriales, Productos químicos orgánicos y los demás productos, siendo este último el de mayor valor con una asignación de 86.138 toneladas.

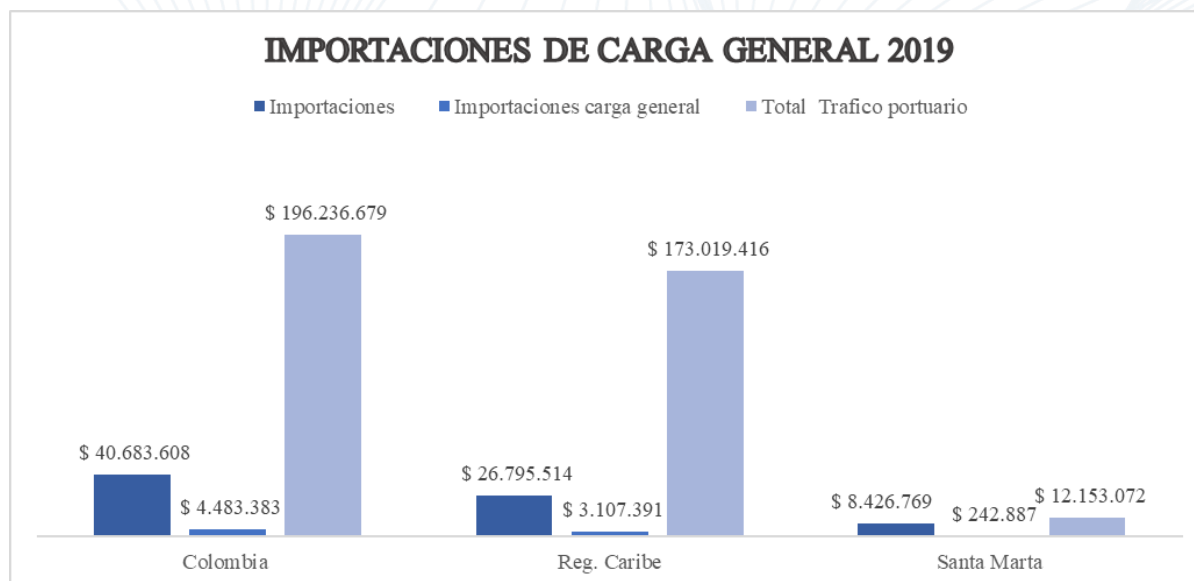
Tabla 6*Importaciones Carga General 2019*

2019					
		Toneladas	Part. %	Total Trafico portuario	Part. %
Colombia	Importaciones	\$ 40.683.608	20,7	\$ 196.236.679	100
	Importaciones carga general	\$ 4.483.383	2,2		
Reg. Caribe	Importaciones	\$ 26.795.514	15	\$ 173.019.416	88,2
	Importaciones carga general	\$ 3.107.391	1,7		
Santa Marta	Importaciones	\$ 8.426.769	69	\$ 12.153.072	6,1
	Importaciones carga general	\$ 242.887	1,9		

Fuente: elaboración propia basado en los boletines de la superintendencia de transporte 2019.

Figura 5

Análisis de las importaciones de carga general en el país para el año 2019.



Fuente: elaboración propia basado en los boletines de la superintendencia de transporte 2019.

Análisis:

Para el 2019 Colombia tuvo un total de tráfico portuario de 196.236.679 toneladas con una participación del 100%, nuevamente esto evidencia un aumento respecto al año anterior.

Ahora bien, las importaciones totales del país fueron de 40.863.608 toneladas con una participación del 20,7% y las importaciones de carga general fueron de 4.483.383 con una participación de 2,2%. Para la región caribe se evidenció un tráfico portuario de 173.019.416 toneladas con una participación muy significativa del 88,2%, las importaciones totales tuvieron una suma de 26.795.514 toneladas con una participación del 15% y las importaciones de carga general fueron de 3.107.391 con una participación del 1,7% respectivamente.

Por otra parte, Santa Marta movilizó un total de 12.153.072 toneladas, para el caso de las importaciones totales y las importaciones de carga general tuvieron un valor de 8.426.769 y 242.887 toneladas respectivamente, esto evidencia un aumento muy pequeño frente al año 2018.

Tabla 7

Productos importados de carga general 2019

Principales productos importados de carga general					
Colombia	Productos Carga General	Toneladas	Part. %	Total Productos importados	Part. %
	Cajas y embalajes en general	\$ 2.550.142	6,2		
Acero	\$ 1.453.773	3,5			
Los Demás Productos	\$ 479.468	1,1			
	Part. % Carga general				
Reg. Caribe	Productos Carga General	Toneladas	Part. %	\$ 26.795.514	100
	Productos Químicos	\$ 126.675	0,4		
	Repuestos En General	\$ 353.567	1,3		
	Productos Químicos Orgánicos	\$ 79.920	0,2		
	Menaje domestico	\$ 623.677	2,3		
	productos quimicos industriales	\$ 71.216	0,2		
	Cajas y embalajes en general	\$ 619	0		
	Abonos Manufacturados	\$ 21.078	0		
Los Demás Productos	\$ 1.830.639	6,8			
	Part. % Carga general		11,2		
Santa Marta	Productos Carga General	Toneladas	Part. %	\$ 8.426.769	100
	Productos Químicos Orgánicos	\$ 79.920	0,9		
	Cajas y embalajes en general	\$ 619	0		
	Abonos Manufacturados	\$ 21.078	0,2		
	Los Demás Productos	\$ 173.216	2		
	Part. % Carga general		3,1		

Fuente: elaboración propia basado en los boletines de la superintendencia de transporte 2019.

En el 2019 los principales productos importados de carga general fueron el Acero, Cajas y embalajes en general y Los demás productos, siendo cajas y embalajes el producto que más se importó con un valor de 2.550.142 toneladas. Ahora bien, para el mismo año los principales productos importados de carga general para la ciudad fueron los Productos químicos orgánicos, Cajas y embalajes en general, Los demás productos y Abonos manufacturados, siendo nuevamente los demás productos el más importado.

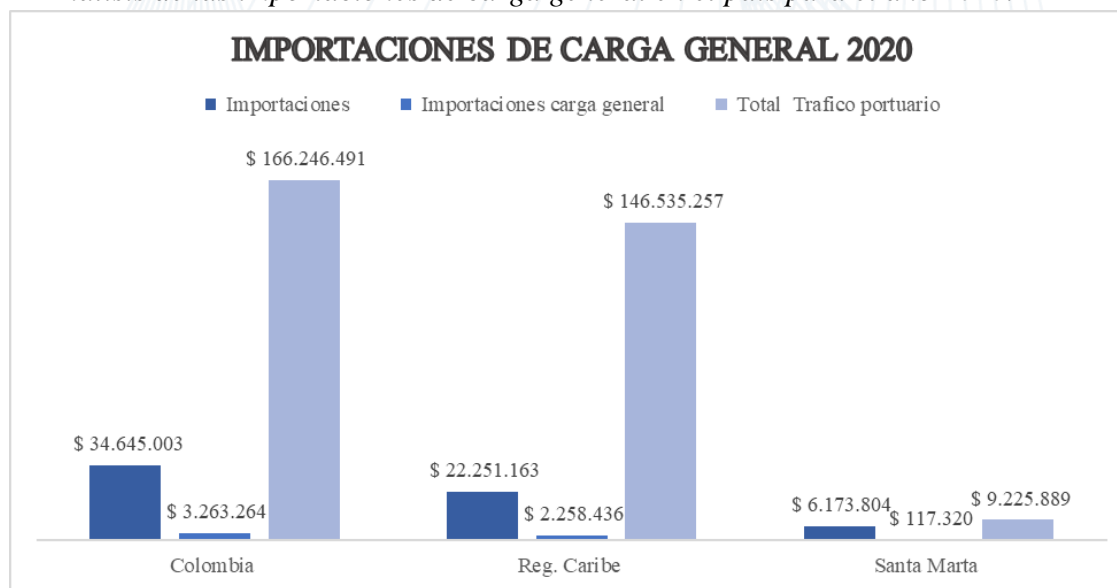
Tabla 8
Importaciones Carga General 2020

2020					
		Toneladas	Part. %	Total Trafico portuario	Part. %
Colombia	Importaciones	\$ 34.645.003	\$ 20,8	\$ 166.246.491	100
	Importaciones carga general	\$ 3.263.264	\$ 1,9		
Reg. Caribe	Importaciones	\$ 22.251.163	\$ 15,0	\$ 146.535.257	88
	Importaciones carga general	\$ 2.258.436	\$ 1,5		
Santa Marta	Importaciones	\$ 6.173.804	\$ 66,0	\$ 9.225.889	5,5
	Importaciones carga general	\$ 117.320	\$ 1,2		

Fuente: elaboración propia basado en los boletines de la superintendencia de transporte 2020.

Figura 6

Análisis de las importaciones de carga general en el país para el año 2020.



Fuente: elaboración propia basado en los boletines de la superintendencia de transporte 2020.



Análisis:

Para el 2020 Colombia obtuvo un tráfico portuario de 166.246.491 toneladas con una participación del 100%, lo anterior reflejó una disminución significativa en el tráfico portuario frente a las toneladas obtenidas en el año anterior. Ahora bien, las importaciones totales del país fueron de 34.645.003 toneladas con una participación del 20,8% y las importaciones de carga general del país fueron de 3.263.264 toneladas con una participación 1,9%. Para la región caribe se evidenció un tráfico portuario de 146.535.257 toneladas y una participación del 88% las importaciones totales de la región fueron de 22.251.163 toneladas con una participación del 15% y las importaciones de carga general fueron de 2.258.436% con una participación del 1,9% respectivamente.

Por otra parte, Santa Marta movilizó un total de 9.225.889 toneladas, para el caso de las importaciones totales y las importaciones de carga general tuvieron un valor de 6.173.804 y 117.320 toneladas respectivamente, esto evidencia una disminución significativa frente al año 2019.

Tabla 9**Productos importados de carga general 2020**

Principales productos importados de carga general					
Colombia	Productos Carga General	Productos Carga General	Part. %	Total Productos importados	Part. %
	Cajas y embalajes en general	\$ 2.062.294	\$ 5,9	\$ 34.645.003	100
	Acero	\$ 1.042.941	\$ 3,0		
	Los Demás Productos	\$ 158.029	\$ 0,4		
		Part. % Carga general	\$ 9,3		
Reg. Caribe	Productos Carga General	Toneladas	Part. %	Total Productos importados	Part. %
	Menaje domestico	\$ 935.351	\$ 4,2	\$ 22.251.163	100
	Repuestos En General	\$ 241.363	\$ 1,0		
	Productos Químicos	\$ 104.470	\$ 0,4		
	Productos químicos industriales	\$ 54.290	\$ 0,2		
	Productos Químicos Orgánicos	\$ 38.689	\$ 0,1		
	Cajas y embalajes en general	\$ 36.555	\$ 0,1		
Los Demás Productos	\$ 847.718	\$ 3,8			
		Part. % Carga general	\$ 9,8		
Santa Marta	Productos Carga General	Toneladas	Part. %	Total Productos importados	Part. %
	Productos Químicos Orgánicos	\$ 38.689	\$ 0,6	\$ 6.173.804	100
	Cajas y embalajes en general	\$ 36.555	\$ 0,5		
	Abonos Manufacturados	\$ 27.530	\$ 0,3		
	Los Demás Productos	\$ 14.546	\$ 0,2		
		Part. % Carga general	\$ 1,6		

Fuente: elaboración propia basado en los boletines de la superintendencia de transporte 2020.

En el 2020 los principales productos importados de carga general en el país fueron el Acero, Los demás productos y Cajas y embalajes en general, siendo este último producto el que más se importó con un valor de 2.062.294 toneladas. Ahora bien, para el mismo año en ciudad de Santa Marta los productos más importados fueron Abonos Manufacturados, Cajas y embalajes en general, Los demás productos y Productos químicos orgánicos, siendo este último el producto más importado con un valor de 38.289 toneladas respectivamente.

Tabla 10

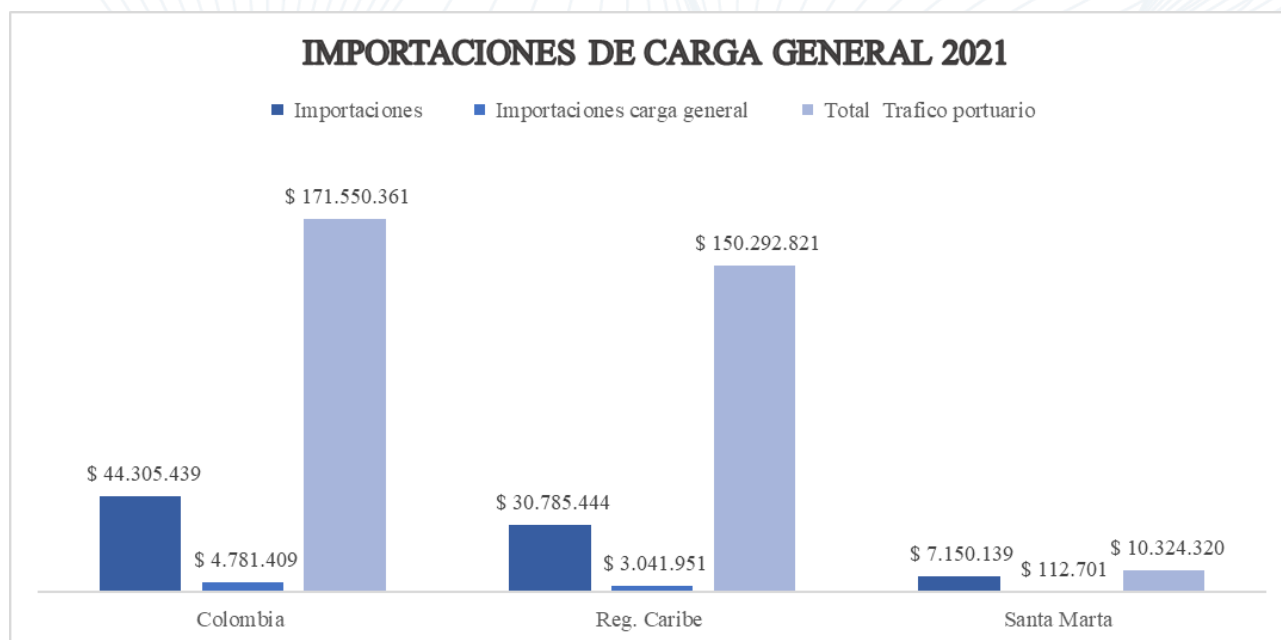
Importaciones Carga General 2021

2021					
		Toneladas	Part. %	Total Trafico portuario	Part. %
Colombia	Importaciones	\$ 44.305.439	25,8	\$ 171.550.361	100
	Importaciones carga general	\$ 4.781.409	2,7		
Reg. Caribe	Importaciones	\$ 30.785.444	20,4	\$ 150.292.821	87,5
	Importaciones carga general	\$ 3.041.951	2		
Santa Marta	Importaciones	\$ 7.150.139	69	\$ 10.324.320	6
	Importaciones carga general	\$ 112.701	1		

Fuente: elaboración propia basado en los boletines de la superintendencia de transporte 2021

Figura 7

Análisis de las importaciones de carga general en el país para el año 2021.



Fuente: elaboración propia basado en los boletines de la superintendencia de transporte 2021.

Análisis:

Para el año 2021 el país obtuvo un tráfico portuario de 171.550.361 toneladas con una participación del 100%, lo anterior evidenció reflejó un incremento aproximado de 5.000.000 de

toneladas frente a las toneladas obtenidas el año anterior. Ahora bien, para las importaciones el país obtuvo un valor de 44.305.439 toneladas con una participación del 25,8% y las importaciones de carga general del país fueron de 4.781.409 con una participación del 2,7% donde también se evidenció un incremento respecto al año 2020. La región caribe obtuvo un tráfico portuario de 150.292.821 toneladas con una participación del 87,5%, las importaciones de la región caribe fueron de 30.785.444 toneladas con una participación de 20,4% y las importaciones de carga general de la región caribe fueron de 3.041.951 toneladas.

Por otra parte, Santa Marta movilizó un total de 10.324.320 toneladas, para el caso de las importaciones totales y las importaciones de carga general tuvieron un valor de 7.150.139 y 112.701 toneladas, esto reflejó un aumento en el tráfico portuario y en las importaciones frente al año 2020. Para el caso de las importaciones de carga general se reflejó una disminución frente al año anterior.

Tabla 11
Productos importados de carga general 2021

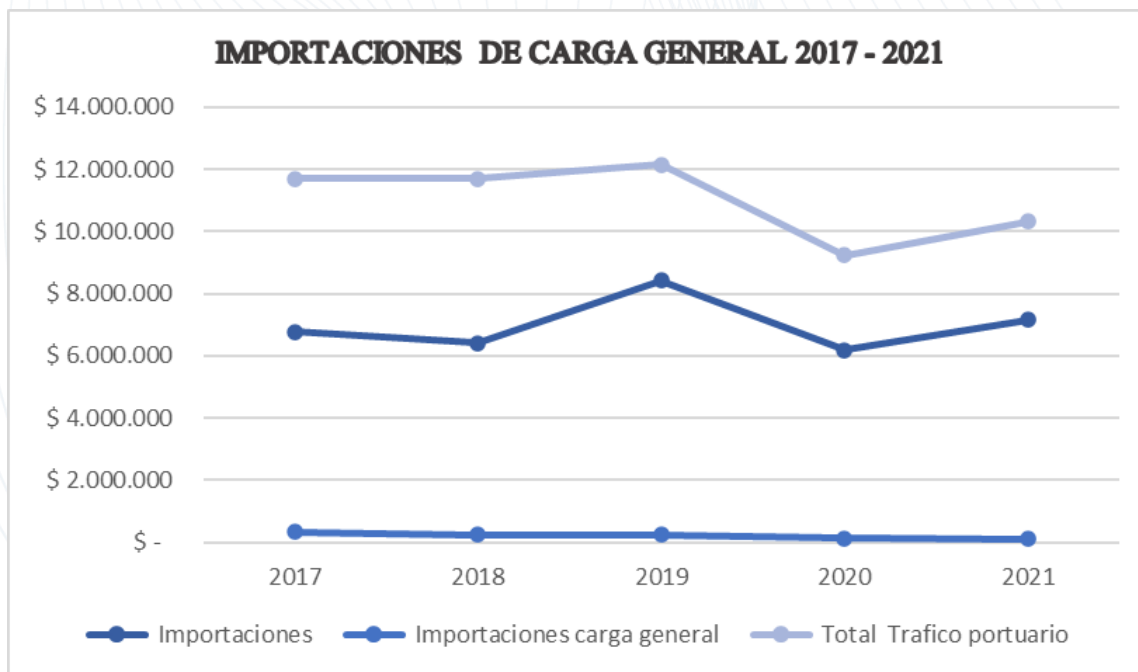
Principales productos importados de carga general					
Colombia	Productos Carga General	Productos Carga General	Part. %	Total Productos importados	Part. %
	Acero	\$ 1.624.726	3,6		
	Cajas y embalajes en general	\$ 1.179.150	2,6		
	Los Demás Productos	\$ 1.977.533	4,4		
		Part. % Carga general	10,6		
Reg. Caribe	Productos Carga General	Toneladas	Part. %	Total Productos importados	Part. %
	Menaje Domestico	\$ 1.275.609	4,1		
	Repuestos En General	\$ 270.273	0,8		
	Productos Químicos	\$ 99.277	0,3		
	Productos Químicos Orgánicos	\$ 64.000	0,2		
	Productos Químicos Industriales	\$ 35.906	0,1		
	Abonos Manufacturados	\$ 29.024	0		
	Maquinaria Y Equipos Generadores De Fuerza	\$ 5.166	0		
Los Demás Productos	\$ 1.262.696	4,1			
		Part. % Carga general	9,6		
Santa Marta	Productos Carga General	Toneladas	Part. %	Total Productos importados	Part. %
	Cajas y embalajes en general	\$ 218.740	3		
	Productos Químicos Orgánicos	\$ 46.000	0,6		
	Abonos Manufacturados	\$ 29.024	0,4		
	Maquinaria Y Equipos Generadores De Fuerza	\$ 5.166	0		
	Productos Químicos Industriales	\$ 175	0		
Los Demás Productos	\$ 32.336	0,5			
		Part. % Carga general	4,5		

Fuente: elaboración propia basado en los boletines de la superintendencia de transporte 2021.

Para el año 2021 los principales productos importados de carga general para el país fueron el Acero, Cajas y embalajes en general y Los demás productos, este último fue el más importado con un valor de 1.977.533 toneladas. Para la ciudad de Santa Marta los principales productos importados fueron Cajas y embalajes en general y Productos químicos orgánicos.

Figura 8

Análisis de las importaciones de carga general en Santa Marta 2017 al 2021.



Fuente: Elaboración propia basado en los boletines de la superintendencia de transporte

Luego de realizar un análisis de periodo a periodo se logró obtener la variabilidad de las importaciones de carga general y del tráfico portuario de todos los años para la ciudad de Santa Marta, en donde se evidencia que inicialmente en el año 2017 y en el año 2018 en cuanto a tráfico portuario, importaciones e importaciones de carga general no fue mucha la diferencia, en el año 2019 hubo un crecimiento muy notable en las importaciones totales y en el tráfico portuario crucial para la ciudad. Luego en el año 2020 se evidencia claramente tanto para las importaciones de carga general, las totales y el tráfico portuario una disminución significativa producto de la pandemia del Covid-19 en las vidas de los samarios y del mundo, y finalmente en el año 2021 nuevamente comienza la tendencia a crecer en las importaciones totales y el tráfico portuario más no para las importaciones de carga general.

7.3 Identificar las principales maquinaria y equipos portuarios apropiados para el manejo de la carga general por el puerto de Santa Marta.

Cuando se trata del manejo de carga general en puertos, es importante contar con las maquinarias y equipos adecuados. Algunos de los principales equipos portuarios utilizados para este propósito incluyen montacargas, reach stackers y grúa sobre ruedas. Estas maquinarias son diseñadas específicamente para facilitar la manipulación eficiente y segura de la carga general en los puertos, garantizando así una operación fluida y sin contratiempos, y así, contribuyen al desarrollo del comercio internacional en la región.

A continuación, se identificarán detalladamente las maquinarias con las que cuenta la sociedad portuaria de Santa Marta para este tipo de carga en base a lo dispuesto en su página oficial. (Sociedad Portuaria de Santa Marta, 2023)

Figura 9 Barredora

La sociedad portuaria cuenta con una barredora de 3 m² de capacidad que se utiliza para limpiar los desechos en las diferente zonas y patios.



Fuente: Tomada de (Portal Portuario, 2022)

Figura 10 Minicargador

Cuenta con un minicargador con una capacidad de 2.5 toneladas, el cual se utiliza para la carga y transportar la mercancía.



Fuente: Tomada de (CAT, 2023)

Figura 11 Estibadora manual

La sociedad portuaria dispone diez estibadoras manuales para el transporte de mercancía, manipulación y almacenamiento de la carga en los camiones, almacenes y bodegas. Cada una tiene una capacidad de carga de 1.5 toneladas.



Fuente: Tomada de (Herramientas & Seguridad , 2023)

Figura 12 *PalleJack para Contenedor y Buque*

Para el cargue y transporte de los contenedores el puerto dispone de veintitrés PalleJack, cada uno con una capacidad de carga de 1.5 toneladas. Para el movimiento en los buques y su movilización en tierra de la mercancía, se cuenta con ocho PalleJack de una capacidad de carga cada una de 2 toneladas.



Fuente: Tomada de (Montacargas y Maquinarias,2023)

Figura 13 *Montacargas 3-5-7-15 Ton*

La sociedad portuaria para el descargue en altura de las mercancías cuenta con diecinueve montacargas de 3 toneladas, uno de 5 toneladas, uno de 7 toneladas y cuatro de 15 toneladas.



Fuente: Tomada de (Taylor, 2023)

Figura 14 Reach *Stacker*

Este equipo portuario se utiliza para apilar y mover contenedores de manera eficiente y segura, el puerto cuenta con una y su capacidad es de 45 toneladas.



Fuente: Tomada de (Logística Portuaria, 2023)

Figura 15 Grúa *sobre Ruedas*

El puerto dispone con una grúa sobre ruedas con una capacidad de 100 toneladas y esta sirve para cargar, descargar contenedores y mercancías pesadas.



Fuente: Tomada de (AICRANE, 2023)

Figura 16 Tractocamión

Cuenta con un tractocamión de 35 toneladas, que sirve para transportar los contenedores y cargas pesadas dentro del mismo puerto, pero a diferentes patios o zonas portuarias.



Fuente: Tomada de (Portafolio, 2012)

Figura 17 Tráiler Tipo Cama Alta

Los tráileres cama alta tienen su plataforma a un nivel arriba de las llantas y tienen una gran capacidad de carga, el puerto cuenta con cuatro de capacidad de 35 ton.



Fuente: Tomada de (KNO, 2022)

Figura 18 *Tráiler Tipo Cama Baja*



Fuente: Tomada de (Kenworth, 2023)

Este tipo de tráiler se utiliza para transportar cargas pesadas y de gran tamaño, como lo son maquinarias y equipos que no pueden ser transportado en tráiler convencional debido a su altura. Este diseño permite cargar y descargar la carga de manera fácil y segura. La sociedad portuaria cuenta con uno de 35 ton.

Figura 19 *Chasis Porta Contenedores 20''*



Fuente: Tomada de (JJForza, 2023)

Figura 20 Chasis Porta Contenedores 40”



Fuente: Tomada de (Krone, 2023)

La sociedad portuaria de Santa Marta cuenta con dos tipos de chasis porta contenedores que son utilizados para desplazar los contenedores cuando ya están en tierra, el primer tipo son para los contenedores de 20 pies disponen de dos y estos tienen una capacidad de 18 toneladas. El segundo tipo son para contenedores de 40 pies, estos son los más utilizados ya que cuentan con once, con capacidad de 35 ton.

Al identificar las principales maquinarias y equipos portuarios con los que cuenta el puerto para el manejo de este tipo de carga, se puede decir que garantiza un flujo medianamente eficiente, ya que se puede invertir en maquinarias mayormente especializadas y así se logra evitar el aumento en los costos operativos por el alquiler de estas.

7.4 Establecer las debilidades, oportunidades, fortaleza y amenazas con las que cuenta la sociedad portuaria de Santa Marta.

Tabla 12 Análisis DOFA

DEBILIDADES	OPORTUNIDADES
<p>Aunque el puerto cuenta con un calado que facilita el tráfico portuario, su capacidad instalada es insuficiente debido a que para mantener la competitiva, requiere gran demanda de operaciones. Además, no dispone de espacio propio para llevar a cabo proyectos de ampliación y expansión de sus instalaciones. Esto se debe principalmente a su ubicación geográfica en el centro urbano de la ciudad de Santa Marta, lo que limita las opciones de expansión mediante la construcción de nuevas infraestructuras debido a la proximidad a áreas residenciales y comerciales.</p>	<p>La sociedad portuaria por ser un puerto multipropósito brinda la oportunidad de manejar cualquier tipo de carga y esto ayuda adaptarse a la hora de recibir nuevas mercancías. Esto contribuye al desarrollo del comercio internacional y al crecimiento de la industria portuaria.</p> <p>Por otra parte, al ser un puerto de escala en la región caribe permitir facilitar la conexión tanto a hacia el interior del país como hacia puertos en otros países, esto contribuye a la optimización de costos y tiempo. Logrando una proyección internacional competitiva.</p>
FORTALEZAS	AMENAZA
<p>Es un puerto multipropósitos, permite la diversificación de actividades y cargas, lo que genera mayores oportunidades comerciales y económicas para la región. Además, brindan flexibilidad en la operación de diferentes tipos de carga como lo son:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Carga general -Carga a granel -Carga líquida -Carga contenerizada -Carga Carbón <p>Cuenta con una ubicación geográfica favorable que permite ahorrar tiempo y costos en las operaciones comerciales. Asimismo, posee un calado natural, lo que significa que son muelles de aguas profundas que no requieren tratamientos ni dragados adicionales. Estas fortalezas lo convierten en punto clave para la globalización y el comercio exterior.</p>	<p>El puerto tiene una notable falta de desarrollo y uso de tecnología logística en comparación con los puertos internacionales con los que tiene vínculos comerciales y compite. A lo anterior se le suma que, a pesar de tener una ruta alternativa disponible desde la sociedad portuaria hasta el destino final de la carga, esta red vial no cuenta con las mejores condiciones, por su mal estado y no permite que la carga circule fácilmente, esto con lleva en algunas ocasiones a una gran pérdida de tiempo, generando gastos adicionales y demora en la entrega de la carga.</p>

Fuente: Elaboración propia

8. CONCLUSIONES Y LOGROS

Finalmente, como el objetivo general de esta investigación fue analizar cómo ha sido la variabilidad de las importaciones de la carga general para el puerto de Santa Marta para los años 2017 a 2021, se pudo concluir que luego del análisis realizado año tras año la variación fue cambiante es decir, en unos años se evidencia un claro aumento en el tráfico portuario, en las importaciones totales y en las importaciones de carga general, pero en otros años como por ejemplo el 2020 hubo una clara disminución en todas estas variables, cabe aclarar que para este año la disminución fue principalmente por lo vivido en todo el mundo con la llegada de la pandemia a nuestras vidas, es un tema que marcó a todas las personas y que influyó en este caso la disminución de las importaciones de carga general.

Por otra parte, se logró identificar cuáles son las principales maquinarias y equipos portuarios que se necesitan para poder manejar la carga general en el puerto de Santa Marta, esto da claridad para poder ejecutar el proceso logístico portuario. También se observó que el puerto de Santa Marta a nivel de importaciones de carga general sus cifras no lograron de pasar del 3% del total de las importaciones del país, esto demuestra que las importaciones de carga general en el puerto de Santa Marta no son de gran impacto dentro del marco del total tráfico portuario. También se logró describir claramente dicho proceso de anuncio arribo de buque en el puerto de la ciudad de Santa Marta y con esto el retiro de carga de importaciones, esto con el fin de mostrar el paso a paso de estos procesos.

Por último, a raíz de todo lo planteado anteriormente se exponen unas recomendaciones en aras de poder encontrar una mejora significativa tanto en los procesos logísticos en el puerto de la ciudad de Santa Marta como en las importaciones de carga general.

1. Realizar un seguimiento constante al proceso de anuncio arribo de buque y retiro de carga de importaciones para poder identificar fortalezas y debilidades en el proceso.
2. Realizar una inversión en capacidad estática portuaria, en maquinarias y equipos para fortalecer el proceso de las importaciones de carga general en el puerto de Santa Marta.
3. Fortalecer y aprovechar la posición geográfica del puerto de la ciudad de Santa Marta, esto con aras de no solo incrementar las importaciones de carga general, sino también las exportaciones de estos productos.
4. Incentivar el comercio de los productos de carga general que no tienen mucho tráfico portuario, a través de tarifas comerciales a los clientes que se encuentran en diferentes zonas del país.

Como resultado concreto, después de analizar todo lo anterior se puede afirmar que las importaciones de carga general no son el principal enfoque del puerto de Santa Marta, debido a que representa un valor mínimo en cuanto a volumen y actividad portuaria. Se puede decir que la logística portuaria a nivel de costos cada vez es más cara, de acuerdo con la Encuesta Nacional Logística (ENL) de 2018, el costo logístico de las empresas en el país es del 13,5% sobre las ventas, más alto que en otros países de Latino América. Los componentes principales son el almacenamiento (46,5%) y el transporte y distribución (35,2%). A esto le sumamos que la capacidad instalada de la sociedad portuaria no permite que la mercancía se pueda almacenar más tiempo del estimado para su retiro, y si esto llegara a suceder tendría sobrecostos y esto repercute directamente en las importaciones de carga general e impide un mayor crecimiento porcentual a en su participación total.

Se puede evidenciar que los costos logísticos son una variable determinante a la hora de realizar una inversión, es por ello por lo que, si la intención es que se invierta en el puerto

de la ciudad, se debe buscar la estrategia para que la logística portuaria tenga un costo más bajo se espera que atendiendo las anteriores recomendaciones el puerto de la ciudad pueda incrementar las toneladas importadas y logre una mayor productividad dentro de la economía local. Pero sin embargo si articulamos la institución universitaria y las empresas privadas podemos realizar seguimiento constante, con el fin de permitir que estas dos áreas trabajen de la mano y puedan aportar al crecimiento de este tipo de carga, esto sin duda alguna generaría un impacto positivo en toda la ciudad y colocaría a las importaciones de carga general en una posición importante dentro de todo el proceso logístico portuario.



9. BIBLIOGRAFÍA

AICRANE. (2023). Obtenido de <https://aicrane.com.mx/gruas-portico-sobre-ruedas/>

Buonocore, D. (1980). El libro y el bibliotecario. Universidad Nacional del Litoral. Santa Fe. Argentina.

Carga. (22 de marzo de 2022). Obtenido de Historia de los tres puertos más importantes de Colombia: <https://carga.com.co/historia-de-los-tres-puertos-mas-importantes-de-colombia/>

CAT. (2023). Obtenido de https://www.cat.com/es_MX/products/new/equipment/skid-steer-and-compact-track-loaders/skid-steer-loaders/15970423.html

CONPES 4118 Política Portuaria – BPA, (2023).

<https://www.beltranpardo.com/news/conpes-4118-de-2023-politica-nacional-portuaria-modernizacion-y-sostenibilidad-de-la-actividad-portuaria-y-su-articulacion-con-el-territorio/>

Diario del Exportador. (2016). Obtenido de

<https://www.diariodelexportador.com/2016/11/tipos-de-carga-general-granel-peligrosa.html>

Diario del Exportador. (mayo de 2023). Diario del Exportador. Obtenido de

<https://www.diariodelexportador.com/2023/05/que-son-las-operaciones-portuarias.html>

Drip Capital. (22 de septiembre de 2022). Drip/C. Obtenido de

<https://www.dripcapital.com/es-mx/recursos/blog/transporte-maritimo>

Economipedia. (1 de marzo de 2020). Obtenido de

<https://economipedia.com/definiciones/logistica.html>

Función Pública. (16 de septiembre de 2016). Obtenido de

<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=77005#:~:text=Las%20agencias%20de%20aduanas%20son,servicio%2C%20orientada%20a%20garantizar%20que>



Guevara, G., Verdesoto, A., y Castro, N. (2020). Metodologías de investigación educativa (descriptivas, experimentales, participativas, y de investigación-acción)

Herramientas & Seguridad. (2023). Obtenido de

<https://herramientasyseguridad.co/product/estibadora-manual-exteriores/>

Internacionalmente. (06 de junio de 2022). Comercio Internacional. Obtenido de

<https://www.internacionalmente.com/comercio-internacional/>

JJForza. (2023). Obtenido de <https://jjforza.com/semirremolque-portacontenedor-20-pies/>

Kenworth. (2023). Obtenido de <https://kenworthcolombia.com/vehiculos-nuevos/cama-baja/>

KNO. (2022). Obtenido de <https://knocolombia.com/2020/02/15/despachamos-un-trailer-tipo-cama-alta-nuevo/>

Krone. (s.f.). Obtenido de <https://int.krone-trailer.com/esp%C3%B1ol/descargar/hojas-de-datos/>

La República. (24 de mayo de 2023). Revista la República. Obtenido de

<https://www.larepublica.co/analisis/anif-3478852/puertos-en-colombia-ejemplo-de-desarrollo-estrategico-3621337>

Legiscomex. (2023). El Puerto de Santa Marta se convirtió en el terminal marítimo más importante de Colombia. Obtenido de <https://www.legiscomex.com/documentos/santamarta-terminal-maritimo-importante-colombia-actualizacion#:~:text=As%C3%AD%20mismo%2C%20es%20el%20puerto,de%20sus%20bodegas%20y%20patios>

Logística Portuaria. (2023). Obtenido de <https://portterms.wordpress.com/reach-stacker/>

López, J. F. (01 de septiembre de 2020). Economipedia. Obtenido de

<https://economipedia.com/definiciones/modelo-ricardiano.html>

Ministerio de Hacienda y Crédito Público. (2019). Decreto Número 1165 de 2019.

Montacargas y Maquinarias. (2023). Obtenido de

<https://www.ventayrentamontacargas.com/patines-walkie/walkie-pallet-truck-model-83107>

Morales, F. C. (06 de junio de 2021). Economipedia. Obtenido de

<https://economipedia.com/definiciones/modelo-heckscher-ohlin.html>

Política Nacional Logística (2020). Obtenido de Portafolio

<https://www.portafolio.co/mis-finanzas/jubilacion/la-nueva-politica-logistica-opinion-rosario-cordoba-garces-538203>

Portafolio. (2012). Obtenido de [https://www.portafolio.co/economia/finanzas/proyectos-](https://www.portafolio.co/economia/finanzas/proyectos-infraestructura-impulsan-ventas-camiones-113558)

[infraestructura-impulsan-ventas-camiones-113558](https://www.portafolio.co/economia/finanzas/proyectos-infraestructura-impulsan-ventas-camiones-113558)

Portal Portuario. (2 de diciembre de 2022). Obtenido de

<https://portalportuario.cl/terminal-puerto-arica-implementara-barredora-dulevo-6-000-para-la-limpieza-de-las-instalaciones/>

Puerto de Santa Marta. (2023). Puerto de Santa Marta - Sociedad Portuaria. Obtenido de

<https://www.spsm.com.co/Puerto/Historia>

Puerto de Santa Marta . (2023). *Servicios/Procedimientos Sociedad Portuaria* . Obtenido de <https://www.spsm.com.co/Servicios/Procedimientos>

Regulación Aduanera. (06 de marzo de 2016). Estatuto - Regulación Aduanera. Obtenido de

<https://www.leyex.info/leyes/Decreto390de2016.htm#:~:text=Mercanc%C3%ADa,exigencias%20previstas%20en%20este%20decreto.>

Revista NG Logística. (mayo de 2007). Obtenido de Puertos de primera, segunda y tercera generación: <https://www.emb.cl/negociosglobales/articulo.mvc?xid=1249&ni=puertos-de-primer-a-segunda-y-tercera-generacion>

Roldan, P. N. (07 de junio de 2017). Econopedia. Obtenido de <https://economipedia.com/definiciones/mercantilismo.html>

Sampa Gonzalo, N. G. (2009). Cuestiones de actualidad. En El arbitraje internacional (págs. Cap. 2, p. 24). JM Bosh Editor.

Sabino, C. (1992). El proceso de investigación. Obtenido de <http://www.danielpallarola.com.ar/archivos1/ProcesoInvestigacion.pdf>

Secretaria jurídica Distrital. (02 de julio de 2019). Obtenido de Régimen Legal de Bogotá D. C.: <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Normal.jsp?i=136677>

Sentrans . (20 de marzo de 2018). *Transporte Internacional*. Obtenido de <https://www.sertrans.es/transporte-terrestre-aereo-y-maritimo-para-cada-tipo-de-mercancia/>

SITCA. (01 de agosto de 2018). Obtenido de <https://www.sitcaglobal.com/blog/nwarticle/37/6/navieras-forma-transportar-carga-via-maritima>

Sociedad Portuaria de Santa Marta. (2023). Obtenido de MAQUINARIA Y EQUIPOS: <https://www.spsm.com.co/Puerto/Planos>

Supertransporte. (2017). Super Intendencia de Transporte. Obtenido de <https://www.supertransporte.gov.co/index.php/superintendencia-delegada-de-puertos/estadisticas-trafico-portuario-en-colombia/>

Superintendencia de transporte (agosto de 2018). Boletín de Tráfico Portuario en Colombia año 2017. Obtenido de



<https://www.supertransporte.gov.co/index.php/superintendencia-delegada-de-puertos/estadisticas-trafico-portuario-en-colombia/>

Superintendencia de transporte (febrero de 2019). Boletín de Tráfico Portuario en Colombia año 2018. Obtenido de

<https://www.supertransporte.gov.co/index.php/superintendencia-delegada-de-puertos/estadisticas-trafico-portuario-en-colombia/>

Superintendencia de transporte (febrero de 2020). Boletín de Tráfico Portuario en Colombia año 2019. Obtenido de

<https://www.supertransporte.gov.co/index.php/superintendencia-delegada-de-puertos/estadisticas-trafico-portuario-en-colombia/>

Superintendencia de transporte (enero de 2021). Boletín de Tráfico Portuario en Colombia año 2020. Obtenido de

<https://www.supertransporte.gov.co/index.php/superintendencia-delegada-de-puertos/estadisticas-trafico-portuario-en-colombia/>

Superintendencia de transporte (febrero de 2022). Boletín de Tráfico Portuario en Colombia año 2021. Obtenido de

<https://www.supertransporte.gov.co/index.php/superintendencia-delegada-de-puertos/estadisticas-trafico-portuario-en-colombia/>

Taylor. (2023). Obtenido de <https://dilarce.com/montacargas-taylor/>

The logistics world. (03 de Abril de 2023). The logistics world. Obtenido de <https://thelogisticsworld.com/logistica-y-distribucion/puertos-mar>

Universitat Politècnica de Catalunya. (enero de 2006). Los puertos en el transporte marítimo. Obtenido de <https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/289/8.%20Rua.pdf>