

**ESTRATEGIAS DE EXPORTACIÓN DE HIDROCARBUROS SÓLIDOS EN**

**EL TERMINAL MARÍTIMO PUERTO BRISA S.A**

**GUILLERMO ANDRÉS PERALTA RODRIGUEZ**

**UNIVERSIDAD DE LA GUAJIRA  
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS  
PROGRAMA MAESTRÍA EN ADMINISTRACIÓN DE NEGOCIOS  
INTERNACIONALES  
2022**

**ESTRATEGIAS DE EXPORTACIÓN DE HIDROCARBUROS SÓLIDOS EN  
EL TERMINAL MARÍTIMO PUERTO BRISA S.A**

**Trabajo de Investigación para optar el título de Mg. en Administración de  
Negocios internacionales**

**Estudiante**

**Guillermo Andrés Peralta Rodríguez**

**Director**

**Carmen Milagro Romero Zúñiga**

**Coinvestigador**

**Eduard Ramírez Freyle**

**Mg. Cooperación Internacional y gestión de Proyectos**

**UNIVERSIDAD DE LA GUAJIRA  
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS  
PROGRAMA MAESTRÍA EN ADMINISTRACIÓN DE NEGOCIOS  
INTERNACIONALES  
2022**

**TABLA DE CONTENIDO**

<b>lista de figuras</b>	<b>VII</b>
<b>RESUMEN</b>	<b>VIII</b>
<b>ABSTRACT</b>	<b>IX</b>
<b>INTRODUCCION</b>	<b>1</b>
<b>1. EL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN</b>	<b>3</b>
1.1 Planteamiento del problema	3
1.2 Formulación del problema	15
1.3 Sistematización del problema	15
1.4 Objetivos de la investigación	16
1.4.1 Objetivo general	16
1.5 Justificación de la investigación	17
1.6 Delimitación de la investigación	20
1.6.1 Delimitación temática o teórica	20
1.6.2 Delimitación geográfica o espacial	20
1.6.3 Delimitación temporal o histórica	20
<b>capitulo 2</b>	<b>21</b>
<b>2. MARCO TEÓRICO</b>	<b>21</b>
2.1. antecedentes de la investigación	21

2.2 Fundamentación Teórica	25
2.2.1 Actividades en el proceso de exportación	29
2.2.2 Manipulación de Mercancías	33
2.2.3 Servicios Generales	35
2.3 Marco Legal	39
2.4 Sistema de Variables	40
<b>3. MARCO METODOLÓGICO DE LA INVESTIGACIÓN</b>	<b>42</b>
3.1 enfoque de la investigación	42
3.2 tipo de investigación	42
3.2.1 Según la fuente de información	43
3.2.2 Según el tratamiento y análisis de la información	43
3.2.3 Según las Variables	44
3.3 Población	44
3.3.1 Población.	44
3.3.2 Censo	45
3.4 Fuente de recolección de la información	45
3.4.1 Fuente primaria.	47
3.4.2 Fuentes de secundaria:	47
3.5 Validez del instrumento y confiabilidad del instrumento	47
3.5.1 Validez	47
3.5.2 Confiabilidad del Instrumento	48

3.6 Técnicas e instrumentos de recolección de datos	48
3.7 Pasos del proceso metodológico.	49
3.7.1 Etapa I Diseño del proyecto.	49
3.7.2 Etapa II. Trabajo de campo.	49
3.7.3 Etapa III. Presentación de resultados.	49
3.5.2.1 Distribución de las frecuencias	51
3.5.2.1 La medida de Centralización o tendencia central	52
3.5.2.1.1 La moda	52
3.5.2.1.2 La mediana	52
3.5.2.1.3 la desviación típica o standard	52
<b>4. RESULTADOS DE INVESTIGACION</b>	<b>53</b>
4.1 Actividades en el proceso de exportación	53
4.2 Manipulación de mercancías	56
4.3 Servicios generales	59
4.4. Proceso de exportación	61
<b>CONCLUSIONES</b>	<b>63</b>
Propuesta de sustentabilidad portuaria	64
Estructura Organizacional	68
<b>RECOMENDACIONES</b>	<b>73</b>
<b>REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS</b>	<b>75</b>

## LISTA DE TABLAS

TABLA 1 ESQUEMA DEL MARCO LEGAL DEL SISTEMA PORTUARIO COLOMBIANO	45
TABLA 2 OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLE	45
TABLA 3 PONDERACIÓN DE RESPUESTAS	50
TABLA 4 ACTIVIDADES DEL PROCESO DE EXPORTACIÓN	56
TABLA 5 MANIPULACIÓN DE MERCANCÍA	58
TABLA 6 SERVICIOS GENERALES	60
TABLA 7 PROCESO DE EXPORTACIÓN	62

**LISTA DE FIGURAS**

FIGURAS 1 DIAGRAMA DE ACTIVIDADES EN EL PROCESO DE EXPORTACIÓN	35
FIGURAS 2 MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS EN EL PROCESO DE EXPORTACIÓN	38
FIGURAS 3 SERVICIOS GENERALES EN EL PROCESO DE EXPORTACIÓN	40
FIGURAS 4 PROCESO DE EXPORTACIÓN EN EL TERMINAL MARÍTIMO PUERTO BRISA S.A	41

## RESUMEN

La presente investigación tiene como objetivo general determinar las estrategias de exportación de hidrocarburos sólidos en el terminal marítimo puerto brisa S.A del municipio de Dibulla, La Guajira. La metodología utilizada fue descriptiva, de campo aplicada a 30 funcionarios de Puerto Brisa encargados del proceso de exportación. Como técnica e instrumento de recolección de datos se utilizó la encuesta tipo escala de Likert de 29 preguntas. Las conclusiones el personal del puerto que atiende estas actividades están prestos a cumplir con los requerimientos para que la exportación se realice de acuerdo a los protocolos exigidos por la autoridad portuaria. El proceso logístico se hace de forma eficiente dando como resultado un servicio óptimo y entregando al cliente en el tiempo estipulado, así mismo, se gestionan adecuadamente las actividades y un soporte tecnológico adecuado. El puerto cumple con esta función de mantener estos servicios generales de manera óptima para la prestación oportuna de los servicios. Recomendaciones Aprovechando la zona franca brisa captar clientes que les favorezca el régimen especial ejemplo Si es una empresa de granel sólido encontrar distribuidores que les interese o muevan ese tipo de carga. Y aprovechando las dimensiones de espacio que tiene la zona franca brisa atraer inversionistas que complementen la actividad económica. En la parte ambiental buscar mitigar el impacto ambiental que provoca la polución del hidrocarburo. Se pueden implementar programas de reforestación para bajar el daño ambiental por la actividad económica ejercida.

Palabras Claves: Puerto Brisa, terminal marítimo, hidrocarburo sólido, Estrategias, exportación

## ABSTRACT

The general objective of this research is to determine the export strategies of solid hydrocarbons in the Puerto Brisa S.A maritime terminal in the municipality of Dibulla, La Guajira. The methodology used was descriptive, field applied to 30 Puerto Brisa officials in charge of the export process. As a data collection technique and instrument, the 29-question Likert scale survey was used. The conclusions the port staff that attends these activities are ready to comply with the requirements so that the export is carried out according to the protocols required by the port authority. The logistics process is done efficiently, resulting in an optimal service and delivering to the client in the stipulated time, likewise, the activities and adequate technological support are properly managed. The port fulfills this function of maintaining these general services in an optimal manner for the timely provision of services. Recommendations Taking advantage of the brisa free zone attracting customers who benefit from the special regime example If it is a solid bulk company, find distributors who are interested in moving this type of cargo. And taking advantage of the dimensions of space that the brisa free zone has, attract investors that complement the economic activity. In the environmental part, seek to mitigate the environmental impact caused by hydrocarbon pollution. Reforestation programs can be implemented to reduce the environmental damage caused by the economic activity carried out. In addition, continuous humidification of the coal piles can be programmed to reduce contamination.

Keywords: Puerto Brisa, maritime terminal, solid hydrocarbon, Strategies, export



## INTRODUCCION

El presente trabajo Estrategias de exportación de hidrocarburos sólidos en el terminal marítimo puerto brisa S.A fue una investigación desarrollada en el transcurso de la Maestría en Administración de negocios internacionales Esta investigación constituye una propuesta para lograr un cambio fundamentado en los procesos de exportación y tránsitos aduaneros de hidrocarburos sólidos en el terminal marítimo puerto BRISA SA. Pues ha demostrado que uno de los requisitos en la constitución de tratados de libre comercio es la constitución de procedimientos unificados también estandarizados en las aduanas. Esta propuesta de armonización recogerá lo más importante de las experiencias internacionales, además de la experiencia de bloques económicos más avanzados, donde han conseguido armonizar sus procedimientos, haciéndolos más eficientes.

Para conseguir este objetivo, se plantearon una serie de pasos organizados metodológicamente dentro de cuatro capítulos.

En el primero de estos se podrá encontrar el planteamiento del problema, la pregunta problema, así como los objetivos, tanto el general como los específicos, los cuales guiaron el rumbo que tomó esta investigación, en este primer capítulo también se podrá encontrar la justificación de la investigación y la delimitación de la misma.

El segundo capítulo abarca todo lo referente al Marco Teórico, y dentro de este se podrán encontrar antecedentes teóricos y bases teóricas que fundamentarán la presente

investigación, el marco legal, además, se analizó la variable, y se realizó la operacionalización de la misma.

El tercer capítulo de la presente investigación está comprendido por el marco metodológico, este, como su nombre lo indica, explica detalladamente la metodología aplica en la presente investigación, aclarando y brindando mayor comprensión de la investigación hecha, así como el instrumento utilizado para conseguir los resultados de igual manera el procedimiento para la construcción del mismo.

Consecuentemente con la investigación se realizó un cuarto capítulo donde se analizaron los resultados de las encuestas aplicadas a la población objetivo, y posterior a estos se hicieron las respectivas conclusiones y recomendaciones que fueron consideras atendiendo los resultados de las encuestas. Así mismo se realizó una propuesta de sostenibilidad del puerto. Se presenta la bibliografía consultada para apoyar el trabajo a nivel Internacional, Nacional y local que ayudaron a construir la investigación y los anexos de la encuesta realizada de igual manera la validación de expertos así como las fotografías del sitio objeto de estudio como es Puerto Brisa S.A.

## CAPITULO 1

### 1. EL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

#### 1.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Desde el inicio de la historia, cuando el hombre estaba aferrado a una rama flotando que además descendía con la corriente, a través de los tiempos encontró que la comunicación por las vías acuáticas ha sido uno de los elementos más importantes tanto para su bienestar como para su desarrollo, al facilitarle no solo la sobrevivencia también auto subsistencia, sino al facilitarle la promoción y exportación de sus productos que excedían la producción o eran escasos en otras poblaciones.

Es así como la referencia histórica más importante para contribuir a un cambio en el proceso evolutivo del hombre y de su sistema de intercambio comercial; en donde las vías marítimas de comunicación jugaron un papel decisivo, probablemente lo constituyó el descubrimiento de América en el año de 1542. Dado que la administración por procesos es una decisión administrativa, su evolución histórica es congruente con la tradición de la administración en su inquebrantable exploración de la fórmula más eficaz, también competente de alcanzar los objetivos de una empresa.

Por tal razón la Unión Europea (UE), asumió el compromiso en el año 2005 de incrementar el gasto de ayudas vinculadas al comercio llegando en el 2010 a 2,000 millones de euros en total, aplicando un 50% de tal monto al presupuesto comunitario, el otro 50% en ayudas bilaterales del mismo tipo por parte de los Estados miembros. Cómo ha publicado muy recientemente la Comisión Europea (2008).

En el mismo orden de ideas, la UE, estimula el comercio y el desarrollo en un instrumento esencial en donde los países en desarrollo alcancen los objetivos de desarrollo del milenio de las naciones unidas. Al impulsar la inversión, la intensificación del comercio puede contribuir al aumento de los ingresos, a la mejora de la calidad de vida, al acceso a servicios básicos de los ciudadanos de los países en desarrollo. Al proporcionar a los Estados de los países en desarrollo una base más amplia en sus ingresos fiscales, la intensificación del comercio puede contribuir al desarrollo de los servicios sociales.

De igual manera esta ideología en la bondad del comercio internacional hacia el desarrollo, no implica pensar que la apertura del comercio por sí sola reduzca la pobreza, siendo el primero un motor tanto de crecimiento como de desarrollo, no la va a reducir de forma automática, en este caso la Comisión Europea cree que la apertura del comercio debe ser parte de una estrategia más amplia donde incluya mejora de la política interior: fijación de unas políticas macroeconómicas sólidas, establecimiento de unos niveles exigentes de gobernanza social, económica e inversión efectiva en recursos humanos.

Así mismo los Estados Unidos utilizan la política de competencia donde promueven la eficiencia, también aumentar el bienestar de los consumidores. La legislación federal antimonopolio abarca todos los sectores, el comercio interestatal y el exterior, con sujeción a algunas excepciones. La aplicación de la política de competencia ha seguido centrándose en las actividades de los cárteles internacionales, las fusiones anticompetitivas y la observancia de las disposiciones contrarias a las fusiones.

Es así la Comisión de Modernización de la Legislación Antimonopolio (2007), presentó un informe al Congreso en el cual recomendaba, entre otras cosas, simplificar, unificar los procedimientos de autorización de fusiones y armonizar la labor de los organismos antimonopolio tanto estatales como federales, especialmente con respecto a las fusiones. Los Estados Unidos tratan de promover una mayor protección de los derechos de propiedad intelectual a través de varios instrumentos, incluidos los acuerdos de libre comercio, los acuerdos bilaterales sobre propiedad intelectual y bilateral sobre inversiones. Asimismo, aplican rigurosas normas de protección de los derechos de propiedad intelectual a través de su participación en las actividades de la OMC.

Según Aduanas y Protección de Fronteras de EE.UU, (2019), el servicio de Aduanas y Protección de Fronteras (CBP), parte del Departamento de Seguridad Interior, encargado no solo de la administración, sino también de la aplicación de la reglamentación aduanera tiene como misión principal impedir la entrada en los Estados Unidos de terroristas, armas, facilitando al mismo tiempo el flujo legítimo tanto de viajeros como del comercio.

Asimismo en Japón, la Organización Mundial del Comercio (2015), ha producido pocos cambios en los requisitos en los despachos de aduana. La administración de aduanas del Japón, dependiente del Ministerio de Hacienda, sigue aplicando la legislación aduanera. No aplican prescripciones especiales en materia de registro a los importadores, y el recurso a los servicios de un agente de aduanas es facultativo. La logística marítima es la columna vertebral del comercio, dado que es el modo por el que se moviliza alrededor del 84% del volumen comercializado mundialmente (según las toneladas totales) y casi el 70% del valor. Proporciones similares se observan en América

Latina y el Caribe, particularmente en las subregiones de América del Sur y el Caribe. En dicho marco, los puertos juegan un papel crucial para garantizar una amplia distribución de las cadenas de suministro, incluyendo aquellas consideradas esenciales, como alimentos e insumos médicos.

De igual manera el comercio internacional total que fue transportado por agua, en el año 2018, alcanzó 11.815 millones de toneladas métricas (Clarkson, 2020). De acuerdo a cifras preliminares, 2019 tuvo un récord histórico de 11.860 millones de toneladas, que representó un crecimiento interanual del 0.4%. Las estimaciones hechas actualmente señalan que en 2020 la movilización global de cargas alcanzará a 11.240 millones de toneladas, con una caída interanual del 5,2%.

Es así que para realizar una importación en Japón, es necesario presentar una declaración aduanera de importación. Además, pueden exigirse otros documentos relacionados con la gestión del riesgo, tal como el conocimiento de embarque, la factura comercial o la lista de bultos. Con el establecimiento del Portal Común hacia la Ventanilla Única de Nueva Generación, unificaron las formalidades de diversos organismos para presentar solicitudes por medios electrónicos.

Por tal razón actualmente hay siete oficinas de aduanas funcionando las 24 horas del día. La Administración de Aduanas del Japón puso en marcha en marzo de 2006 el Programa de operadores económicos autorizados, desde entonces lo ha desarrollado a fin de simplificar los procedimientos aduaneros, facilitando el comercio legal. Los importadores, los exportadores, los fabricantes, los operadores de almacenes, los agentes de aduanas y los operadores logísticos pueden ser operadores económicos autorizados en el Japón. Los importadores se ocupan de la gestión de la seguridad de la

carga, teniendo un buen historial de cumplimiento pueden presentar la declaración de importación y la declaración de aduana por separado, lo cual permite despachar sus mercancías antes de la presentación de la declaración de aduana.

Así mismo el Japón ha concertado acuerdos de reconocimiento mutuo de los programas de operadores económicos autorizados con el Canadá, la UE, la República de Corea, Malasia, Nueva Zelandia, Singapur, además de los Estados Unidos, con arreglo a los cuales la Administración de Aduanas, al efectuar su propia evaluación de los riesgos, tiene en cuenta la condición de los miembros de los programas de operadores económicos autorizados de los demás países. El Japón está celebrando consultas con Suiza sobre la posibilidad de concluir programas de reconocimiento mutuo de los operadores económicos autorizados.

Consecuentemente en Latinoamérica, En el primer trimestre de 2017 el valor de las exportaciones de América Latina y el Caribe creció a una tasa interanual estimada en torno al 17%. El resultado consolida el cambio de tendencia de los últimos meses, lo cual marca una discontinuidad con el 2016, cuando las ventas externas habían caído 2,9%. Sin embargo, al finalizar el trimestre el nivel de las exportaciones disminuyó un 10% del máximo alcanzado antes del derrumbe iniciado a mitad de 2014.

De igual manera la mejora del desempeño exportador de la región es debida principalmente a la evolución de los precios de los productos básicos. Los volúmenes exportados registraron una leve aceleración, pero la expansión estuvo concentrada en pocos países. La tendencia alcista en los mercados de materias primas beneficia principalmente a los países sudamericanos fue acompañada por una demanda real más

firme de los Estados Unidos favoreciendo las exportaciones manufactureras de Mesoamérica.

Así mismo un afianzamiento de esta tendencia inestable requiere una reversión más nítida de algunos factores de incertidumbre instalados en la economía mundial. Sobresale la trayectoria de crecimiento de la economía China pensando sobre las perspectivas de los mercados de metales, el balance entre demanda y oferta administrada en el mercado del petróleo. Asimismo, el crecimiento real de los Estados Unidos, también de la Unión Europea debería también ingresar en un sendero más estable sosteniendo la expansión de las exportaciones regionales. Asimismo, deberían despejarse los riesgos de adopción de políticas comerciales proteccionistas.

Por tal razón en Colombia, continúa imponiendo contribuciones sobre tres productos de exportación (café suave, esmeraldas sin engastar, carbón) con el objetivo de fomentar el desarrollo de estos sectores. Colombia también mantiene varios programas de apoyo a la exportación. Uno de los principales programas es el de zonas francas, revisado en el 2005 con el objetivo de evitar la incompatibilidad con las disposiciones del Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias (ASM).

Es así como el nuevo régimen tiene por objeto promover la producción de bienes y servicios, destinados primordialmente a los mercados externos, pero no exclusiva ni necesariamente. Los exportadores tanto de bienes como de servicios tienen derecho a la devolución total o parcial de los impuestos indirectos, tasas, también contribuciones mediante la solicitud del certificado de reembolso tributario (CERT). Además, los exportadores pueden beneficiarse de los programas especiales de exportación (PEX),



en virtud del cual otorgan la exención total de los aranceles y del IVA a determinadas importaciones.

Desde finales de la década de los setenta, el gobierno de Colombia, con el fin de garantizar el crecimiento económico del país, el bienestar de sus habitantes y preparar la economía nacional hacia su desarrollo en un mundo globalizado, inició una serie de acercamientos con sus vecinos geográficos, socios comerciales más importantes, buscando llegar a acuerdos con el fin de disminuir o eliminar las restricciones al comercio existentes.

Actualmente, Colombia hace parte de los siguientes bloques y acuerdos económicos: CAN, CANMERCOSUR, ALADI, G2, Triángulo Norte de Centroamérica, TLC Colombia – Chile, TLC Colombia – Canadá, TLC Colombia – Estados Unidos Desde este punto de vista, Colombia ha consolidado bloques de integración por razones estratégicas para los países, con miras a la formación gradual de un mercado común latinoamericano, procurando mejorar el nivel de vida de sus habitantes. Bajo la perspectiva del tema aduanero, se reconoce que la actuación de las Administraciones Aduaneras no es tan sencilla, pues cuando progresa el esquema de modelos de integración, su papel torna más importante; obligándola a optimizar su operatividad con el fin de no convertirse en una barrera al comercio exterior.

Como es evidente, la gestión aduanera dentro del proceso integrador tiene objetivos establecidos, uno de los más importantes es lograr la estandarización de los procesos aduaneros en Colombia en el marco del Estatuto aduanero colombiano el decreto 2685 de 1999. De esta forma, obtendrán resultados idénticos y eficientes, a cualquier Administración de Aduana en Colombia. Para dar cumplimiento a esta premisa,

en todas las aduanas deben utilizarse los mismos métodos de despacho, una normativa común, procedimientos estandarizados, formatos únicos de documentos aduaneros. Para cumplir con lo mencionado, se pretende simplificar los métodos de control y los procedimientos relativos a las operaciones aduaneras.

En este sentido, es de dominio público la incomodidad ocasionada por la existencia de los continuos problemas por la complejidad de los trámites aduaneros. Se exponen en este estudio ejemplos de aduanas modelos, donde superaron gradualmente estos problemas, así como una caracterización de los procedimientos en un proceso de operación aduanera con su consolidación en una matriz de medición de tiempos y costos en exportaciones e importaciones. Esto es una herramienta de medición de estudios posteriores efectuando efectivamente la identificación de los cuellos de botella, trabas a la simplificación y estandarización de las operaciones aduaneras.

En la Guajira, existe un centro binacional de atención en frontera (CEBAF), un conjunto de instalaciones localizadas en una porción del territorio de un País Miembro o de dos Países Miembros colindantes, aledaño a un paso de frontera, incluyen las rutas de acceso, los recintos, equipos y mobiliario necesarios hacia la prestación del servicio de control integrado del flujo de personas, equipajes, mercancías y vehículos, en donde brindan servicios complementarios de atención al usuario.

Consecuentemente el CEBAF podrá estar ubicado a la salida o entrada por carretera del territorio de un país miembro hacia otro país miembro o hacia un tercero, si así lo convienen las partes involucradas. El Control integrado: verificación, supervisión de las condiciones legales tanto de entrada como de salida de personas, equipajes, mercancías y vehículos realizan, en forma conjunta, en los Centros Binacionales de

Atención en Frontera funcionarios nacionales competentes designados por el País de Salida y el País de Entrada.

En el sector aduanero, como utilidad de los grandes movimientos de mercancías, lucro de la globalización y las demandas de transacciones; la urgencia de proporcionar los procedimientos del comercio exterior es cada vez superior. Ante este contexto en la nueva clasificación de la economía mundial existen varias sugerencias que pueden apadrinar los países que hacen parte del marco global de las normas internacionales de comercio, impuestas por la OMC (Organización Mundial de Comercio), complementadas por la OMA (Organización Mundial de Aduanas) u otros organismos o instituciones dedicadas al tema en cuestión.

Al presente, el proceso de globalización de la economía mundial más el desarrollo de los medios electrónicos de información, han permitido disminuir las distancias entre los países, propiciando positivamente un aumento en el intercambio comercial, por medio de ese progreso tecnológico en las comunicaciones, la compra-venta de insumos y bienes, pueden realizar de manera inmediata, facilitando e incrementando los procesos de oferta y demanda, incidiendo esto, en los volúmenes de carga a manejar por todos los medios de transporte posibles, pero principalmente por las vías marítimas de comunicación, con diferentes tipos de carga, según sea sus diferentes tipos de embalaje.

Para todas estas instituciones, el principal motivo de promover la facilitación al comercio internacional lo constituye el hacer más competitivo a un país. Al lograr la simplificación de los procedimientos del comercio exterior contribuyen efectivamente al desarrollo de una nación, eliminando tareas con el uso procedimientos más sencillos,

generando resultados de disminución de tiempos, costos, también la reducción de las barreras al comercio internacional.

Este avance en el comercio no limita sus ventajas a un sector determinado, también beneficia al comercio exterior en general. No obstante, siendo conocedores de que en los últimos tiempos ha incrementado la disposición de constituir bloques de integración, por considerarse mecanismos de inserción en nuevos mercados acelerando el crecimiento económico y social de sus miembros; es necesario recapacitar sobre la relación del Comercio exterior con los bloques de integración.

En el ámbito mundial, existen directrices hacia la estandarización o simplificación de los procedimientos aduaneros, la más importante fue promovida por la organización mundial de aduanas OMA a través del convenio de Kioto y otras recomendaciones, por medio de las cuales, han dado lineamientos logrando la eficiencia, además de efectividad en las aduanas. Para ello es necesario considerar un modelo de proceso común en donde deberán crear un marco jurídico, lo más funcional, buscando logrando el control.

A esta situación se le suma la pérdida por el costo de capital, de lo invertido en esa mercancía mientras esté en el proceso de desaduanamiento no puede comercializarse. Una de las mayores preocupaciones de las administraciones aduaneras es el considerar que la facilitación no va de la mano con el control, motivo por el cual niegan realizar proyectos donde puedan conseguir la tan deseada simplificación.

Sin embargo, han demostrado que el exceso de controles manuales incentiva la discrecionalidad de los funcionarios aduaneros. Por tal razón, sobre la base de las recomendaciones hacia las Aduanas de adoptar modernas técnicas de reingeniería de

procesos identificando actividades ineficientes en su modernización o eliminación, planteando este documento. Si el proceso de importaciones, exportaciones y tránsitos aduaneros aplicaran de manera correcta, obtendrían un beneficio mayor, contribuyendo a hacer más competitivos la actividad en Colombia.

Para el efecto buscan establecer una propuesta ideal, donde solucionen el problema tan común y criticado por los operadores de comercio exterior, las aduanas deberán tener una clara idea de su nuevo rol, contemplando su interacción diaria con los clientes internos o externos de las administraciones aduaneras. En este sentido, las oficinas aduaneras deben comprender que están orientadas al servicio, razón por la cual deberán considerar cambios sustanciales a los procesos, como la concreción de los despachos anticipados al arribo de los medios de transporte. En muchas administraciones aduaneras, aun cuando mencionan el tema en sus legislaciones, su operativa constituye una traba al comercio, por creerse el hecho de permitir despachos sin que la mercancía arribe puede contribuir al descontrol significando evasión.

Según Portafolio (2019) Puerto Brisa S.A. es un puerto multipropósito privado de uso público, característica que le permite atender con solvencia a clientes con diferentes tipos de carga. Este Terminal de Aguas Profundas cuenta con un área total de 1.364 hectáreas, de las cuales 355 están disponibles y declaradas en régimen de Zona Franca, lo cual representa enormes ventajas tributarias, aduaneras y de comercio internacional, con posibilidad para el desarrollo de megaproyectos industriales.

Actualmente tiene un calado de 17 metros para atender buques 'Baby Cape' y licencia para llegar a 21 metros. Además, cuenta con un muelle de 380 metros de longitud con

dos posiciones de atraque. “Puerto Brisa tiene una banda transportadora totalmente cubierta con excelentes ratas de cargue; también dispone de chute fijo tipo banana para el cargue de carbones térmicos y de chute telescópico tipo cascada para cargue de coques y carbones especiales, garantizando así eficiencia y productividad, al tiempo que elimina posibilidades de degradación de los minerales”. (PORTAFOLIO 2019)

En cuanto a áreas de almacenamiento, cuenta con 48 hectáreas de patios para acopio de carbón, 10.000 metros cuadrados de bodegas especializadas para gráneles limpios y 10.000 metros cuadrados de cobertizos para el almacenamiento de carga general. La amplitud y generosidad de espacios es una de las mayores fortalezas de Puerto Brisa. Al día de hoy presta servicios para gráneles sólidos, principalmente carbón y Clinker; y gráneles limpios, en especial granos de importación. Próximamente comenzará operaciones con gráneles líquidos, particularmente hidrocarburos, para lo cual cuenta con el debido licenciamiento ambiental.(PORTAFOLIO 2019)

Según Rosales & Herreros (2017), América Latina y el Caribe, en particular América del Sur, ha sido históricamente una región exportadora de materias primas. Apuntan además que este fenómeno se agudizó cuando el valor de las exportaciones de la región al mundo pasó del 27%, que se calculaba 2001 y 2002, al 42%, entre 2011 y 2012 para luego declinar gradualmente y alcanzar el 35% en 2015, a medida que los precios de dichos productos se ajustaron a la baja. Por lo que actualmente la región es más dependiente de los envíos de materias primas, de lo que era al comenzar este siglo.

Un análisis más pertinente de la competencia entre las empresas de los sectores logísticos del país es a nivel del tipo de carga. En carbón al granel, el sector logístico de Ciénaga y La Guajira son los más competitivos con una participación conjunta de más

del 90%, donde Cartagena no tuvo participación alguna en el año 2015. Situación que no ocurre con los contenedores, dado que es líder con una participación del 71,68% de las toneladas traficadas. En el tipo de carga a nivel general participa con un 21%, aspecto que revela la versatilidad del sector donde es superada por Santa Marta y Buenaventura. Finalmente, dentro del total de toneladas traficadas las empresas del sector logístico de la ciudad de Cartagena participan con un 19%, siendo superadas por las empresas de Ciénaga y el Golfo de Morrosquillo tan solo por 4 puntos porcentuales, en promedio, aproximadamente. (Arrieta y Villalba 2018)

Esta investigación constituye una propuesta para lograr un cambio fundamentado en los procesos de exportación y tránsitos aduaneros de hidrocarburos sólidos en el terminal marítimo puerto BRISA SA. Pues ha demostrado que uno de los requisitos en la constitución de tratados de libre comercio es la constitución de procedimientos unificados también estandarizados en las aduanas. Esta propuesta de armonización recogerá lo más importante de las experiencias internacionales, además de la experiencia de bloques económicos más avanzados, donde han conseguido armonizar sus procedimientos, haciéndolos más eficientes.

Este estudio tiene la finalidad de determinar las estrategias de exportación de hidrocarburos sólidos en el terminal marítimo puerto Brisa S.A integralmente sus procesos o procedimientos con el propósito de diagnosticar su estado actual en el departamento de La Guajira , estableciendo una transformación generando valor a través de este proyecto algunas de estas estrategias son competitividad, innovación La implementación de tecnología de punta en los nueve puertos del país, la Ventanilla Única de Comercio Exterior (Vuce), algunos cambios en el Plan Vallejo, facilidades a las zonas

francas y mayor inversión para impulsar la exportación son solo algunas de las estrategias intervenidas por el Gobierno Nacional para que el comercio exterior sea más competitivo . (EL TIEMPO 4 DE FEBRERO DE 2017)

### **1.2 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA**

El estudio, presenta los esquemas señalados anteriormente, considerando oportuno formular el siguiente interrogante de investigación:

¿Cuáles son las estrategias de exportación de hidrocarburos sólidos en el terminal marítimo puerto Brisa S.A?

### **1.3 SISTEMATIZACIÓN DEL PROBLEMA**

Teniendo en cuenta la pregunta central de Investigación, surge la necesidad de hacer interrogantes específicos los cuales permiten obtener un conocimiento acerca del tema objeto de estudio, tales como:

¿Cuáles son las actividades en el proceso de exportación de hidrocarburos sólidos en el terminal marítimo puerto Brisa SA. Del municipio de Dibulla, La Guajira?

¿Cómo es la manipulación de mercancías en el proceso de exportación de hidrocarburos sólidos en el terminal marítimo puerto Brisa SA. Del municipio de Dibulla, La Guajira?

¿Cómo son los servicios generales en el proceso de exportación de hidrocarburos sólidos en el terminal marítimo puerto Brisa SA. Del municipio de Dibulla, La Guajira?

¿Cuál es el proceso de exportación de hidrocarburos sólidos en el terminal marítimo puerto Brisa SA. Del municipio de Dibulla, La Guajira?



¿Qué lineamientos teóricos se puede proponer en los procesos y procedimientos aduaneros de exportación de hidrocarburos sólidos en el terminal marítimo puerto Brisa S.A. del municipio de Dibulla, La Guajira?

#### **1.4 OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN**

##### ***1.4.1 Objetivo general***

Analizar las estrategias de exportación de hidrocarburos sólidos en el terminal marítimo puerto Brisa S.A del municipio de Dibulla, La Guajira.

##### **1.4.2 Objetivos específicos**

Identificar las actividades en el proceso de exportación de hidrocarburos sólidos en el terminal marítimo puerto Brisa SA. Del municipio de Dibulla, La Guajira.

Verificar la manipulación de mercancías en el proceso de exportación de hidrocarburos sólidos en el terminal marítimo puerto Brisa SA. Del municipio de Dibulla, La Guajira.

Describir los servicios generales en el proceso de exportación de hidrocarburos sólidos en el terminal marítimo puerto Brisa SA. Del municipio de Dibulla, La Guajira.

Determinar los procesos de exportación de hidrocarburos sólidos en el terminal marítimo puerto Brisa SA. Del municipio de Dibulla, La Guajira.

Proponer lineamientos teóricos en los procesos y procedimientos aduaneros de exportación de hidrocarburos sólidos en el terminal marítimo puerto Brisa s.a. del municipio de Dibulla, La Guajira.

## 1.5 JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

La presente investigación se enfocará en estudiar las estrategias de exportación de hidrocarburos sólidos en el terminal marítimo Puerto Brisa S.A, del municipio de Dibulla, La Guajira, ya que las organizaciones cuando no integran las aplicaciones, información, procesos y tecnología a los objetivos estratégicos, suelen desperdiciar muchos recursos efectuando su competitividad.

La zona franca Brisa, ha emprendido un proceso en el cual busca su modernización acorde con el plan de gobierno actual más los principios rectores del comercio internacional como la Organización Mundial del Comercio (OMC), la Organización Mundial de Aduanas (OMA) y la Comunidad Andina (CAN), entre otros, procurando que los procedimientos aduaneros no impliquen un costo en los importadores o exportadores en tiempos que afecten de esta forma el comercio internacional del país. Por lo anteriormente planteado desarrollar el siguiente trabajo de investigación proponiendo recomendaciones tanto en la caracterización de los procesos o procedimientos aduaneros de exportación de hidrocarburos sólidos en el terminal marítimo puerto Brisa S.A.

En este sentido, el estudio respalda desde el campo teórico, con la búsqueda, revisión, y aplicación de criterios documentales procedentes de la consulta de información acerca de la variable procesos y procedimientos aduaneros disponibles en repositorios digitales e información física en libros, artículos, revistas indexadas, entre otros; permitiendo cuestionar a través de los juicios de valor emitidos por autores especialistas, entendiendo esas contribuciones para la generación de nuevos conocimientos que puedan extender el desarrollo de la investigación planteada.

En referencia al campo práctico, atendiendo el objetivo de la investigación de determinar los procesos y procedimientos aduaneros de exportación de hidrocarburos sólidos en el terminal marítimo puerto Brisa SA, el objeto de este trabajo de investigación es poder proponer lineamientos teóricos en los procesos y procedimientos aduaneros de exportación de hidrocarburos sólidos en el terminal marítimo puerto Brisa s.a. del municipio de Dibulla, La Guajira, generando un impacto favorable en la sociedad. Lo cual comprende el aporte obtenido en los resultados alcanzados en la investigación, con apoyo de los conocimientos académicos del investigador. Así mismo, pretende agregar valor con la redacción de conclusiones y recomendaciones.

En cuanto al interés social, al hacer mención a la formación en procesos y procedimientos aduaneros de exportación, esto constituye un tema de actualidad agregando valor al desarrollo económico del departamento, la región y el país, teniendo en cuenta las políticas, proyectos sobre puertos, además de exportaciones establecidos en el plan de desarrollo tanto nacional como del departamento de La Guajira. Al igual, su inserción como tendencia en los procesos o procedimientos aduaneros permite abordar las realidades del país. Así, a través del conocimiento, de la formación en procesos o procedimientos aduaneros poder edificar sociedades sostenibles con exportadores competitivos, productores de desarrollo.

Desde el punto de vista metodológico tiene utilidad metodológica porque estos objetivos están encaminados a determinar los procesos y procedimientos aduaneros de exportación de hidrocarburos sólidos aplicable en el terminal marítimo Puerto Brisa S.A, han de servir en posteriores aplicaciones por otros investigadores. Finalmente, la presente investigación de procesos o procedimientos aduaneros de exportación de

hidrocarburos sólidos en el terminal marítimo Puerto Brisa SA, contribuye a los cambios estructurales que deben afrontar las terminales marítimas del estado en función de ser competitivas en el sector.

Así mismo, presentar la elaboración de un instrumento que permita valorar la variable a medir su comportamiento en términos cuantitativos; así mismo generar aporte de nuevos conocimientos a futuras investigaciones con particularidades semejantes a los aspectos temáticos desarrollados, representando una fuente de consulta por investigadores deseando abordar el estudio de la variable.

## **1.6 DELIMITACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN**

### ***1.6.1 Delimitación temática o teórica***

La presente investigación, está inscrita a la línea de investigación de procesos dinámicas regionales fronterizas de la Maestría en Negocios Internacionales, de la cual, se desprende la variable procesos y procedimientos aduaneros, el cual tiene como base de estudio las dimensiones operaciones portuarias, manipulación de mercancías, servicios generales, proceso de exportación. Teóricamente está sustentado en Acosta, (2013), Camargo (2009), Perilla (2007) entre otros.

### ***1.6.2 Delimitación geográfica o espacial***

La investigación es llevada a cabo en el terminal marítimo Puerto Brisa S.A, en la sede administrativa, en el Corregimiento de Mingueo, Municipio de Dibulla, Departamento de La Guajira, Región Caribe, Colombia.

### ***1.6.3 Delimitación temporal o histórica***

La investigación es desarrollada con información recolectada en el segundo semestre de 2019 al 2021.

## CAPÍTULO 2

### 2. MARCO TEORICO

El Marco teórico según (Bernal 2010 , p. 125), referenciado en (Bonilla 2011), es una revisión de quienes están investigando y los que han investigado el tema, los planteamiento de los autores así como los principales aspectos estudiados; afirma el autor que el marco teórico es una revisión de lo que se está investigando o se ha investigado en el tema objeto de estudio (Bonilla, 2011,p. 129) el marco teórico contiene los Antecedentes Investigativos , la fundamentación teórica o bases teóricas.

#### 2.1. ANTECEDENTES DE LA INVESTIGACION

Antes de hacer énfasis en los fundamentos teóricos respecto a los procesos y procedimientos aduaneros de exportación de hidrocarburos sólidos, es preciso recurrir a las diferentes investigaciones y estudios que se han realizado con relación a esta temática con el fin de identificar a partir de estos el estado e impacto que han tenido estos procedimientos desde el punto de vista de comercio y desarrollo, además, permite tomar aspectos tanto teóricos como metodológicos que le dan mayor rigurosidad a la presente. Por consiguiente, se presentan investigaciones desde un nivel nacional y en el tiempo estimado de 5 años, es decir, desde 2015 – 2020.

Aguilar y Díaz (2020), publicaron el artículo científico: Las estrategias de exportaciones en cuba, un procedimiento para su implementación en Cementos Cienfuegos S. A. publicado en la revista Universidad y sociedad de la universidad Cienfuegos (Cuba). La necesidad de insertarse en mercados internacionales es cada vez más creciente a nivel mundial. Cuba no es ajena a ello, lo que también constituye un

reclamo de la alta dirección del país en la actualidad y un desafío para las empresas con bienes y servicios potencialmente exportables. El presente trabajo tiene como objetivo elaborar un procedimiento para la elaboración de la estrategia de exportaciones en Cementos Cienfuegos S.A. a partir de los bienes que conforman su oferta exportable. La revisión bibliográfica realizada, así como la utilización de métodos investigativos del nivel teórico y empírico confieren los fundamentos que proporcionan científicidad al proceso de planeación estratégica y que sustentan el procedimiento que logra estandarizar en un solo modelo de cuatro fases, las normas y reglamentaciones cubanas que, aunque dispersas y variadas, pero que, desde lo político y académico son con las que cuentan empresarios y directivos para desarrollar este proceso, y que logra armonizar con los criterios, en ocasiones divergentes, de autores internacionales. La importancia de tal procedimiento permite unificar criterios en cuanto a las fases y aspectos contenidos en una estrategia de exportaciones y deviene en soporte metodológico para la formulación de la estrategia de exportaciones en esta entidad.

Aporte las estrategias de exportación utilizadas en diferentes países que sirvieron para enriquecer el quehacer del trabajo realizado a Puerto Brisa S.A ajustado a las normas internacionales de exportación como la actividad del comercio exterior los planes de exportación e importación, el comportamiento de los precios del mercado internacional para algunos rubros exportables, la ineficiente logística de transportación interna, que repercute en toda la cadena logística.

Arrieta y Villalba (2018), publicaron el artículo análisis del sector logístico-portuario basado en el modelo Porter, Revista Panorama Económico. La actividad portuaria y logística ha jugado un papel trascendental para la competitividad de la

economía al aumentar los flujos del comercio internacional con efectos positivos directos en la productividad, competitividad y desarrollo económico. En términos generales, el sector logístico portuario de la ciudad de Cartagena es una de las apuestas productivas más importantes para la economía local y nacional, por tanto, su desempeño es crucial para mantener sus ventajas competitivas y comparativas. El objetivo de este artículo de reflexión se orienta al esquema general del patrón de configuración estratégica del sector logístico portuario a partir del modelo de competitividad de las cinco fuerzas de Porter. Esta investigación es de tipo descriptiva y analítica, con información documental basada en fuentes secundarias puesto que se analizan las empresas del sector logístico portuario en la ciudad de Cartagena, y de igual forma se identifican los principales retos en materia competitiva del sector durante los próximos años. Se centra en el modelo de integración de las cinco fuerzas de competitividad que están encaminadas a ser utilizadas como herramientas para el análisis externo de cualquier organización, para conocer de esta manera el entorno en el que se están desarrollando las actividades de los resultados indican un incremento de las inversiones en infraestructura, y la conectividad con más de 600 puertos en 140 países, considerándose como el clúster más importante y estratégico de la Región Caribe.

Aporte a la investigación, las estrategias de las cinco fuerzas de Porter en la configuración del sector logístico y portuario importante en el desarrollo de este trabajo que nos muestra a las luces la importancia de la logística en los puertos.

El artículo de investigación realizado por Bayona (2015), que recibe el título de *Producción de Carbón y crecimiento económico en la región minera del Caribe Colombiano*, publicado en la Revista de economía del caribe, presentó como principal

objetivo el análisis del impacto que tienen las explotaciones de carbón en el crecimiento económico de los departamentos Cesar y Guajira. En cuanto a la metodología implementada, se utilizó la estadística descriptiva, una regresión de corte transversal y un análisis de efecto causal para ambos departamentos. Estructuralmente, esta investigación cuenta con un sustento teórico que se apega a los cambios existentes de la explotación de los recursos naturales en búsqueda de un desarrollo o crecimiento, cabe resaltar que, se presentan de manera contextualizada los dos panoramas, es decir, los territorios mineros tanto del Cesar como de la Guajira debido a que son los principales productores de carbón en el País y tienen un rango del 41,5% y 43% de producción nacional. La división de los proyectos carboníferos en el Caribe colombiano cuenta con una totalidad de 8 localidades (5 en el Cesar y 3 en la Guajira). En materia de minería entre el periodo de 1985 – 2012, la tasa en los departamentos aumentó en Cesar un 25,3% y en la Guajira un 13% por lo que se expone que ambos presentan la mayor participación del PIB departamental. El autor realiza también una descripción detallada del contexto físico de ambos departamentos con el fin de identificar su aporte a la economía del país teniendo en cuenta sectores como la minería, servicios, construcción, industria, agricultura y comercio. Las conclusiones obtenidas en la investigación apuntan a que la aplicación del modelo conjunto entre los departamentos, genera un efecto significativo en la variable del Producto Interno Bruto, pero a su vez, presenta incertidumbre a nivel de sostenibilidad de la economía regional debido a la dependencia en las variaciones de precios del carbón y petróleo.

Aporte Entre tanto, esta investigación aporta de manera significativa a la presente en la medida que brinda una contextualización de la situación del Caribe Colombiano



frente a la explotación de Carbón y Petróleo, específicamente en los Departamentos de Cesar y Guajira, siendo importante, además, porque es en el Departamento de la Guajira que se lleva a cabo la presente y de esta manera se puede tener información y conocimiento relevante del tema.

Continuamente, Mora (2015), presentan su investigación titulada *Actividad de Control, como función esencial de la Aduana*, en la Universidad Santo Tomás. Este trabajo tiene por objetivo profundizar en las nociones de las funciones de recaudo tributario, función de ejercer prohibiciones y restricciones, de control de entrada y salida de mercadería de las fronteras resaltando que es en la función de control que se identifica una aduana autónoma debido a que es la encargada de hacer cumplir las regulaciones que plantea el Derecho Aduanero. El énfasis de dicha investigación es de carácter teórico y normativo, para explicar la regulación internacional y local de la actividad comercial y las funciones que se le asignan a la institución de la Aduana en Colombia partiendo de un recorrido histórico a fin de identificar la evolución normativa que ha tenido esta hasta llegar a convertirse en órgano de carácter público o privado. Principalmente se pretende que se adquiera de manera significativa el concepto de Aduanas como el servicio administrativo responsable de la aplicación y legislación aduanera y de la recaudación de derechos e impuestos a la importación y exportación de mercancías, y encargada también de otras leyes, reglamentos y relativos a la importación, exportación, movimiento o almacenaje de mercancías, Oma, Peña, Mora (2015).

Aporte En esta misma línea, la investigación permite un acercamiento directo a la regulación nacional e internacional que el estado colombiano adopta frente a la actividad aduanera, en este sentido, aporta todo un sustento teórico y normativo en el cual se

puede sostener el concepto de Aduana como variable principal y además, permite mayor comprensión y adopción de dicho termino por parte del investigador.

Luego, Ayala (2015), en la Universidad San Buenaventura realiza un artículo de investigación denominado *El reto de los principales Puertos Marítimos en Colombia* el cual se enfoca en realizar un análisis de los antecedentes y la situación actual de los puertos marítimos del país ateniendo a los problemas iniciales como el incumplimiento de retos que hace que sean poco competentes frente a los principales puertos marítimos a nivel mundial. En cuanto a la metodología utilizada, este artículo se considera de carácter descriptivo y fundamentado por fuentes de información primarias y secundarias. el objetivo principal de dicha *investigación* fue identificar los retos a los que se enfrentan los principales puertos marítimos en Colombia ateniendo a cuestiones como infraestructura y calidad de servicio, para ello, se utilizó un análisis de cada uno de los puertos identificando la capacidad de carga para los últimos años. Este estudio permite contextualizar cuáles son los principales puertos de Colombia, entre los que sobresalen el puerto de Cartagena, Buenaventura, Santa Marta y Barranquilla, considerados como tal debido a su infraestructura y capacidad de operaciones. Entre los principales retos a los que hace referencia el autor, se menciona en primer lugar la competitividad debido a la maximización de las transacciones comerciales que cada vez adquiere mayor relevancia, el aumento del comercio, el uso y acceso de las TIC, la aceleración eminente de la economía, la introducción del portacontenedores cada vez de mayor tamaño, aumento de la productividad, altos costos restricciones crecientes para el desarrollo, desafío y desarrollo sostenible, globalización, reestructuración de las redes logísticas, crecimiento y volumen de carga, entre otros.

Aporte la investigación acerca al investigador a conocer y entender la manera en la que se mueve el sistema portuario con relación al desarrollo socio económico del país en cuanto a las actividades de comercio exterior, por tanto, aporta una visión más reflexiva y crítica frente a la situación existente de los principales puertos de Colombia y los desafíos o retos a los que están expuestos con el fin de poder plantear o promover estrategias que permitan mantener la competitividad de cada uno de ellos.

## **2.2 FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA**

Estrategia Para Thompson, Gamble, Peteraf, Strickland, (2012). “la ejecución eficiente y eficaz de la estrategia siempre es resultado de un gran aprendizaje organizacional ... una ejecución fructífera implica la búsqueda incesante de formas de mejorar y después efectuar ajustes correctivos siempre y donde sea útil hacerlo”. (p 40) (Citado por Aguilar y Díaz 2020)

Thompson, et al. (2012), señalan que “la tarea de idear una estrategia implica resolver una serie de “cómos”: cómo hacer crecer el negocio, cómo satisfacer a los clientes, cómo ser mejores que los rivales, cómo responder ante las condiciones cambiantes del mercado, cómo administrar cada parte funcional del negocio, cómo desarrollar las capacidades necesarias y cómo alcanzar los objetivos estratégicos y financieros. También significa elegir entre diversas opciones estratégicas; la búsqueda proactiva de oportunidades de hacer nuevas cosas o hacer las mismas de forma novedosa o mejor”. (p. 33) (Citado por Aguilar y Díaz 2020)

Aguilar y Diaz (2020) Estrategia de exportaciones se hace patente a partir de su concepción como un conjunto de objetivos y de líneas de acción encauzado hacia el

futuro y como expresión de la empresa frente a los múltiples aspectos, tanto internos como externos, que inciden en su progreso.

Las coincidencias de los autores es que una estrategia es basada en objetivos metas para crecer un negocio u organización dichas en distintas palabras tienen que ver con los factores internos y externos que rodean el mercado como respuesta a las mejoras que se debe hacer en la organización y Thompson plantea la retroalimentación.

### **Exportación**

Según Castro (2008.p.109), define exportación simplemente como la salida de un producto de un determinado país con destino a otro, atravesando las diferentes fronteras o mares que separan las naciones.

Según la Dirección de Aduana Colombiana 2008, es considerada exportación como la salida de mercancías del territorio aduanero nacional hacia una nación extranjera o hacia una zona franca industrial de bienes y/o servicios, para permanecer en ella de manera definitiva. El territorio aduanero nacional es considerado como el espacio en el cual se encuentra ubicado el país, incluidas sus fronteras marítimas, aéreas y geoespaciales.

Es coincidencias de Castro y Aduana colombiana (2008) es la salida de la mercancía desde un país a otro Ojeda (2016) considera que es el resultado de un proceso de investigación formación y planificación de inversión este autor va más allá del proceso de la salida de la mercancía del país.

## **Importación**

Para (Nelson Carl 2009.p.70), importación es la operación mediante la cual se somete a una mercancía extranjera a la regulación y fiscalización tributaria, para poderla después libremente destinar a una función económica de uso, producción o consumo.

Según (Maggie Eugenio 2013.p.10), importación, es el ingreso legal de mercancía extranjera para su uso o consumo en el país. Se puede decir que son los productos comprados a otros países

Según DIAN (2020) Importación se entenderá el documento que ampara las operaciones de importación al Territorio Aduanero Nacional desde zona franca permanente y permanente especial, de productos terminados producidos, transformados o elaborados, por usuarios industriales de bienes o usuarios industriales de bienes y servicios, solo a partir de componente nacional exportado de manera definitiva o introducidos de manera definitiva, y/o con materia prima importada

Los conceptos de los autores coinciden en que la importación es una acción mediante la cual se somete una mercancía a tributación y documentación en el territorio aduanero especial o zona franca.

## **Los puertos**

Los puertos han evolucionado a lo largo de los años hasta convertirse en grandes nodos logísticos. El nuevo rumbo de los servicios portuarios y su gestión enfocada al cliente y a la calidad, ha generado un puerto moderno, que va más allá de las funciones propias tradicionales, configurándose como un instrumento al servicio del comercio exterior que como centro de distribución y almacenamiento ofrece servicios logísticos de

valor a toda la cadena de operadores de la logística internacional. Un puerto para ser eficiente requiere de muy buenas infraestructuras, superestructuras, equipamiento y comunicaciones.(Paredes 2010).

En efecto los puertos son áreas multifuncionales, comerciales e industriales donde las mercancías son cargadas y descargadas y no solamente están en tránsito, sino que también son manipuladas o transportadas, almacenadas y distribuidas. Cuando la mercancía llega al puerto por intermedio de los operadores logísticos del puerto esta es descargada del medio de transporte, almacenada, manipulada y cargada al buque por medio de las grúas del buque, grúas pórtico, grúas terrestres o tuberías dependiendo de si el tipo de carga es carga general, granel sólido, granel carbón, contenedor o granel líquido y colocada a disposición en el barco que ha de transportarla vía marítima hasta el puerto destino del país importador.

Cuando la mercancía llega por vía marítima hasta el puerto destino del país importador, en este puerto se generan las mismas operaciones logísticas del puerto origen del país exportador, pero a la inversa, es decir que del buque se descarga por medio de las grúas del buque, grúas pórtico, grúas terrestres o tuberías dependiendo de si el tipo de carga es carga general, granel sólido, granel carbón, contenedorizada o granel líquido y llevada hasta el lugar de almacenamiento del puerto, donde luego de los trámites aduaneros respectivos es llevada por el operador logístico terrestre, ya sea por vía ferroviaria o por vía terrestre hasta las Plataformas Logísticas, Almacenes Generales de Depósito o hasta la empresa o fábrica importadora, quien la distribuye hasta los usuarios finales, utilizando generalmente los mismos modos de transporte utilizados para el transporte en el país origen o exportador. (Paredes 2010)

Rojas (2015), Centrándonos en la actualidad, un puerto es un conjunto de instalaciones terrestres, aguas marítimas e instalaciones que situadas en la ribera del mar o de los ríos, reúnen las condiciones físicas, naturales o artificiales y de organización necesarias para las operaciones de tráfico portuario. Su límite se extiende desde la ciudad hasta dos millas. Incluyendo áreas de fondeo, campos de boyas y demás lugares. Para que un puerto sea considerado como tal, debe reunir las siguientes condiciones:

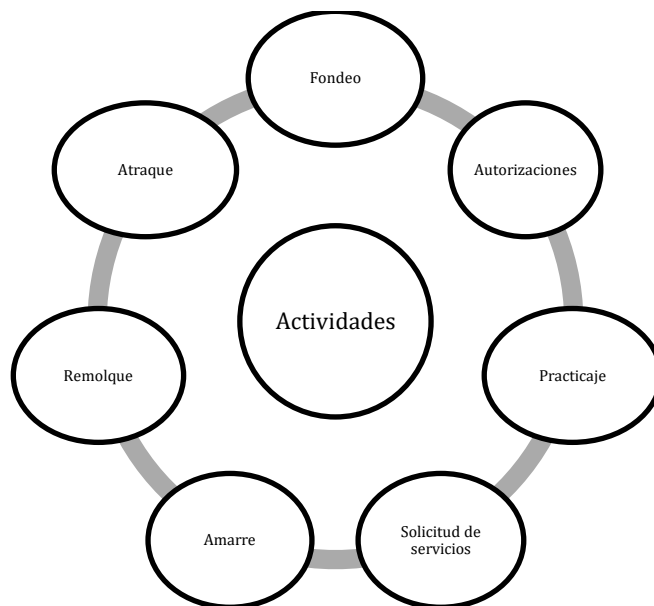
- Superficie de agua mayor a media hectárea, condiciones de abrigo y profundidad para los buques que quiera acoger.
- Zona de fondeo, muelles y líneas de atraque adecuados que permitan realizar estas operaciones de forma segura.
- Espacios para el depósito y almacenamiento de mercancías.
- Infraestructuras terrestres y accesos adecuados a su tráfico que asegure su enlace con las principales redes de transporte.
- Medios y organización que permiten efectuar operaciones de tráfico portuario.

Rojas J. (2015), La operación portuaria es un proceso amplio que engloba aspectos administrativos previos al atraque, procesos que se llevan a cabo en el momento en que el buque arriba al puerto, manipulación de la mercancía, servicios prestados a los pasajeros... En todas estas actividades intervienen una serie de agentes especializados cuya misión será lograr el máximo rendimiento al mínimo coste. Dentro de las actividades que componen las operaciones portuarias adquiere un rol muy importante la manipulación de mercancías en su paso por el puerto, desde el transporte

marítimo al terrestre o viceversa encuadrados en el concepto de maniobras o movimientos realizados por los medios de transporte.

### **2.2.1 Actividades en el proceso de exportación**

**Figuras 1 Diagrama de actividades en el proceso de exportación**



***Fuente propia del investigador y Rojas (2015)***

La dimensión actividad está conformada por los indicadores: fondeo, atraque, autorizaciones, remolque, amarre, solicitud de servicios, practicaje.

**Fondeo** Es la maniobra para inmovilizar un objeto usando un ancla: un barco, un tren, etc. Anclar es la maniobra náutica necesaria para que una nave o cualquier objeto que flote queden sujeto con seguridad al fondo. La maniobra náutica de anclar un cuerpo flotante: barco, boya, almadraba, etc. también se conoce como fondear haciendo que el objeto que flote quede sujeto con seguridad al fondo. Esta maniobra náutica se hace habitualmente con anclas o con un peso muerto que se deposita en el fondo. En barcos



ligeros, si el muerto tiene una boya, una nave queda fondeada cuando se amarra, sin ser necesario echar el ancla.

**Atraque** Un atraque o amarre es el lugar designado para atracar o amarrar una embarcación, es decir, inmovilizarla haciendo uso de los cabos, estacionando así la nave. Una embarcación puede atracar de costado (ya sea a babor o a estribor), o de punta (ya sea a proa o a popa).

**Practicaje** El practicaje es un servicio universal, obligatorio para buques de más de 500 GT o de cualquier tamaño siempre y cuando transporten mercancías peligrosas. Está dirigido a garantizar la seguridad del puerto, de las instalaciones portuarias, del buque, del medio ambiente y, por ende, de la vida humana. Está catalogado como un servicio concesionado y fuertemente regulado por su incidencia en la seguridad de la navegación.

**Amarre** es la operación de cuyo objeto es recoger las amarras de un buque y fijarlas a los elementos dispuestos para este fin, siguiendo las instrucciones del capitán del buque, en el sector de amarre designado por la Autoridad Portuaria, en el orden conveniente para facilitar las operaciones de atraque, desamarre y desatraque. Se entiende por servicio de desamarre aquel cuyo objeto es el de largar las amarras de un buque de los elementos de amarre siguiendo las instrucciones del capitán. El servicio de amarre será realizado por los trabajadores que acrediten el cumplimiento de los requisitos establecidos. La formación práctica específica se impondrá como obligación de servicio público a las empresas prestadoras del servicio de amarre y desamarre de buques. Rojas (2015).

**Solicitud de Servicios** El Acuerdo de Aduanas sobre Inspección Previa a la Expedición La inspección previa a la expedición es la práctica de emplear a empresas privadas especializadas para verificar los pormenores -esencialmente precio, cantidad y calidad- de la expedición de mercancías pedidas al extranjero. Utilizada por los gobiernos de países en desarrollo, su finalidad es salvaguardar los intereses financieros nacionales (por ejemplo, prevenir fugas de capitales y fraudes comerciales, así como la evasión de derechos de aduana) y contrarrestar las insuficiencias de las infraestructuras administrativas.

En el acuerdo se reconoce que los principios y obligaciones dimanantes del GATT son aplicables a las actividades de los organismos de inspección previa a la expedición encargados de esa función por los gobiernos. Entre las obligaciones impuestas a los gobiernos usuarios de sus servicios figuran la no discriminación, la transparencia, la protección de la información comercial confidencial, la utilización de directrices específicas para realizar la verificación de los precios, y la obligación de evitar demoras irrazonables y conflictos de intereses por parte de los organismos de inspección previa a la expedición.

Las obligaciones de las partes contratantes exportadoras con respecto a los usuarios de los servicios de las empresas de inspección previa a la expedición comprenden la no discriminación en la aplicación de las leyes y reglamentos internos, la pronta publicación de tales leyes y reglamentos y la prestación de asistencia técnica cuando se solicite. El acuerdo establece un procedimiento de examen independiente - administrado conjuntamente por una organización que represente a los organismos de inspección previa a la expedición y otra que represente a los exportadores- para resolver

posibles diferencias entre un exportador y un organismo de inspección previa a la expedición

¿La solicitud de autorización de embarque se debe presentar en todos los casos antes del ingreso de la mercancía al lugar de embarque o zona franca?

Como norma general sí, la solicitud de autorización de embarque se debe presentar antes del ingreso de la mercancía al lugar de embarque o zona franca. La DIAN mediante resolución establecerá los casos donde la solicitud de autorización de embarque se puede presentar después de que la mercancía haya ingresado al lugar de embarque. DIAN (2022).

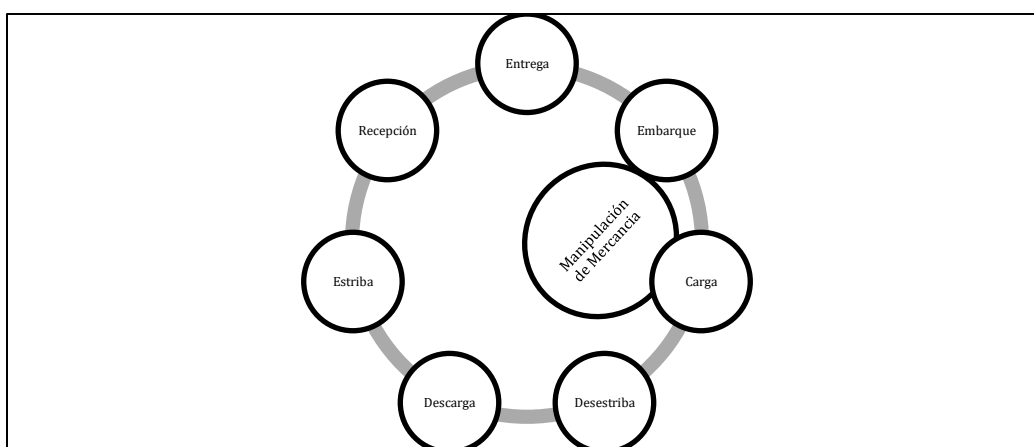
**Remolque** Se entiende por servicio de remolque portuario aquél cuyo objeto es la operación náutica de ayuda a la maniobra de un buque, denominado remolcado, siguiendo las instrucciones de su capitán, mediante el auxilio de otro u otros buques, denominados remolcadores, que proporcionan su fuerza motriz o, en su caso, el acompañamiento o su puesta a disposición dentro de los límites de las aguas incluidas en la zona de servicio del puerto.

Se entiende por servicio de remolque portuario aquél cuyo objeto es la operación náutica de ayuda a la maniobra de un buque, denominado remolcado, siguiendo las instrucciones de su capitán, mediante el auxilio de otro u otros buques, denominados remolcadores, que proporcionan su fuerza motriz o, en su caso, el acompañamiento o su puesta a disposición dentro de los límites de las aguas incluidas en la zona de servicio del puerto.

### 2.2.2 Manipulación de Mercancías

La manipulación de mercancías está conformado por los indicadores Embarque, Recepción, Carga, Estiba, Desembarque, Descarga, Entrega esta es la operación logística que se realiza desde el puerto para lograr que el proceso se desarrolle de manera que tal que se pueda cumplir con las condiciones óptimas para que el producto pueda llegar al exportador en condiciones de calidad y eficiencia esta es la forma como los operadores logísticos miden la eficiencia y eficacia de los prestadores de servicios.

**Figuras 2 Manipulación de mercancías en el proceso de exportación**



*Fuente propia del investigador basada en Lujan (2018).*

**Recepción** Según (Vizuet, 2011), la recepción de mercancía es el conjunto de acciones encaminadas a conseguir que los productos recibidos coincidan en precio, calidad, cantidad y presentación con los pedidos realizados. En este sentido, la función de recepción, ya sea de una unidad de la compañía o de un transportador común, es la misma. Si el material se recibe de cualquier otra fuente u otro departamento de la compañía, las actividades de construcción, el procedimiento será el mismo. (Citado por Ramírez, Cujia y Monroy 2020)

De acuerdo con (Meyers, 2006), la recepción adecuada de materiales y de otros artículos es de vital importancia, ya que una gran parte de las empresas tienen como resultado de su experiencia centralizada la recepción total bajo un departamento único, las excepciones principales son aquellas grandes empresas con plantas múltiples. La recepción está estrechamente ligada a la compra, ya que probablemente el 70% de los casos, el departamento bajo la responsabilidad del departamento de compra. (Citado por Ramírez, Cujia y Monroy 2020)

La recepción de mercancías es entendida entonces como el proceso de planificación de las entradas de mercancías, descarga y verificación con el fin de actualizar los registros de inventario.

**Carga** El acto y la consecuencia de cargar dan origen a la noción de carga. El concepto, que puede aprovecharse en ciertos contextos como sinónimo de cargo, está relacionado a aquella cosa que genera peso o presión respecto a otra o a la estructura que se transporta (ya sea sobre la espalda o los hombros de un individuo, sobre el lomo de un animal o en un vehículo).

**Estiba** En el ámbito marítimo, la estiba se considera únicamente como la acción de colocar la carga a bordo de un buque

**Desestiba** Las primeras operaciones que se realizan cuando el barco está amarrado en el puerto, son las de desestiba, con la finalidad de que las mercancías que transporta el barco sean ubicadas correctamente en las áreas y zonas de carga, teniendo en cuenta todas las normas de seguridad aplicables en cada operación

**Descarga** El segundo paso consiste en la descarga de mercancías en el muelle. El proceso de carga/descarga se considera finalizado cuando la carga descansa en el vehículo que la va a transportar y se ha desenganchado de la grúa. El vehículo transportará la mercancía desde el lugar de carga/descarga al lugar designado para el almacenamiento

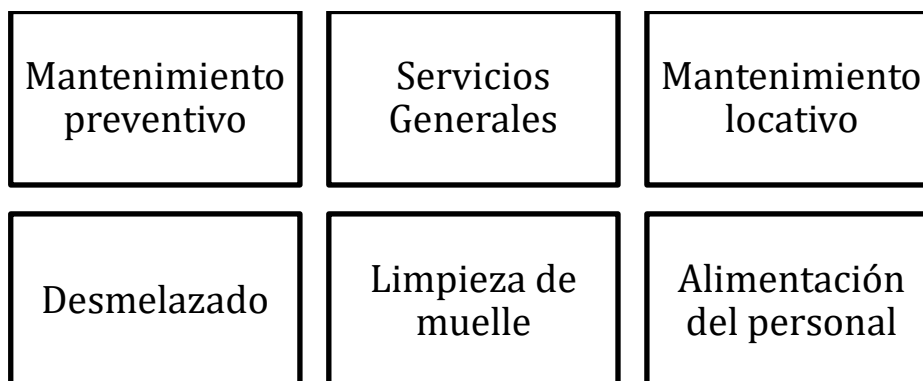
**Entrega** Antes de proceder a la carga del vehículo, es preciso consolidar la totalidad de las mercancías a enviar, pudiendo ser conveniente realizar un proceso de verificación final de su contenido. (Lujan, 2018)

**Embarque** El término embarque es aquel que se utiliza para hacer referencia al momento en el cual una persona o un objeto se introduce a algún tipo de embarcación para ser transportada de un lugar a otro.

### **2.2.3 Servicios Generales**

La dimensión servicios generales está compuesta por los indicadores mantenimiento locativo, preventivo, desmalazado, limpieza de muelle, alimentación del personal

**Figuras 3 Servicios generales en el proceso de exportación**



**Fuente Propia del investigador 2022**

**Mantenimientos locativos** Se entiende por reparaciones o mejoras locativas aquellas obras que tienen como finalidad mantener el inmueble en las debidas condiciones de higiene y ornato sin afectar su estructura portante, su distribución interior, sus características funcionales,

**Mantenimientos preventivos** El mantenimiento preventivo es el destinado a la conservación de equipos o instalaciones mediante la realización de revisión y limpieza que garanticen su buen funcionamiento y fiabilidad.

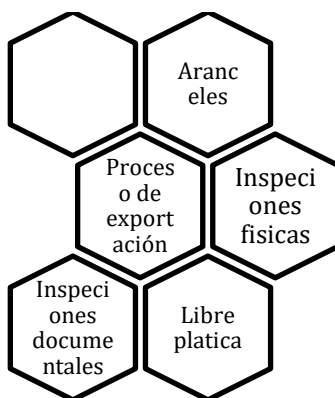
Desmalezado se conoce como quitar la maleza para evitar contaminaciones en la infraestructura logística

**Limpieza de muelle** se conoce a las actividades realizadas para organizar y acondicionar la infraestructura para nuevas operaciones de cargue o descargue

#### 2.2.4 Proceso de Exportación

La dimensión proceso de exportación está compuesta por los indicadores: Aranceles, inspecciones físicas, inspecciones documentales y libre plática.

#### Figuras 4 Proceso de exportación en el terminal marítimo puerto brisa S.A



**Fuente:** propia del investigador 2022

**Aranceles** Un arancel es un impuesto que se aplica a todos los bienes que son objeto de exportación e importación.

Según el Nuevo Estatuto Aduanero, decreto 390 de 2016: “Artículo 54. Agencia de aduanas. Es la persona jurídica autorizada por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales para prestar servicios de representación a los importadores, exportadores o declarantes en el desaduana miento de las mercancías y demás formalidades aduaneras conexas con el mismo, en las condiciones y bajo la observancia de los requisitos establecidos en el presente Decreto.

Según la Organización Mundial de las Aduanas (2019) está fue establecida en 1952, es la única organización intergubernamental con competencia exclusiva en materia de aduanas, tiene como misión mejorar la efectividad y la eficiencia de las aduanas respecto a temas como, recaudación de ingresos, facilitación de comercio, elaboración de estadísticas del comercio y protección a la sociedad, contribuyendo a mejorar estas áreas y de esta manera al bienestar económico y social de las naciones.

Dicha organización se ha destacado por su trabajo realizado en las áreas que cubren el desarrollo de estándares globales, la simplificación y armonización de los regímenes arancelarios, seguridad Comercial en cadena, la facilitación del comercio internacional, el realce de las actividades de las aduanas, de las iniciativas en contra de la falsificación y de la piratería, de las sociedades público privadas y de la promoción de la integridad.



Está conformada por un órgano superior que es el Consejo de Cooperación Aduanera, conformado por los Directores de Aduana de los más de 170 países miembros.

Tiene la asistencia de 2 Comités:

Comité de Política conformada (con 24 miembros)

Comité de Finanzas conformado por (con 17), además de que cuenta con una

Secretaria General que es responsable de la gestión cotidiana y de brindar asistencia a los Comités Técnicos y los de Política y Finanzas.

Los Comités Técnicos estos son:

Comité Técnico sobre Valoración en Aduana.

Comité Técnico de Normas de Origen

Comité Técnico Permanente

Comité de Lucha contra el Fraude, con un Subcomité de Información Gerencial.

Pero además cuenta con dos sistemas:

El Sistema Armonizado conformado a su vez por dos subcomités: de Revisión y Científico y el Sistema de Codificación y Descripción del Sistema Armonizado el cual es utilizado alrededor del mundo como base para la clasificación de las mercancías.

**Inspecciones físicas** Es el reconocimiento físico de las mercancías, para comprobar su naturaleza, origen, condición, cantidad, peso, medida etc. en relación a los datos suministrados en la declaración aduanera y sus anexos.

**Inspecciones documental** Se verifica la declaración aduanera y sus documentos de acompañamiento y de soporte, Para su revisión en la DIAN con el objeto de determinar la correcta liquidación de tributos declarados.

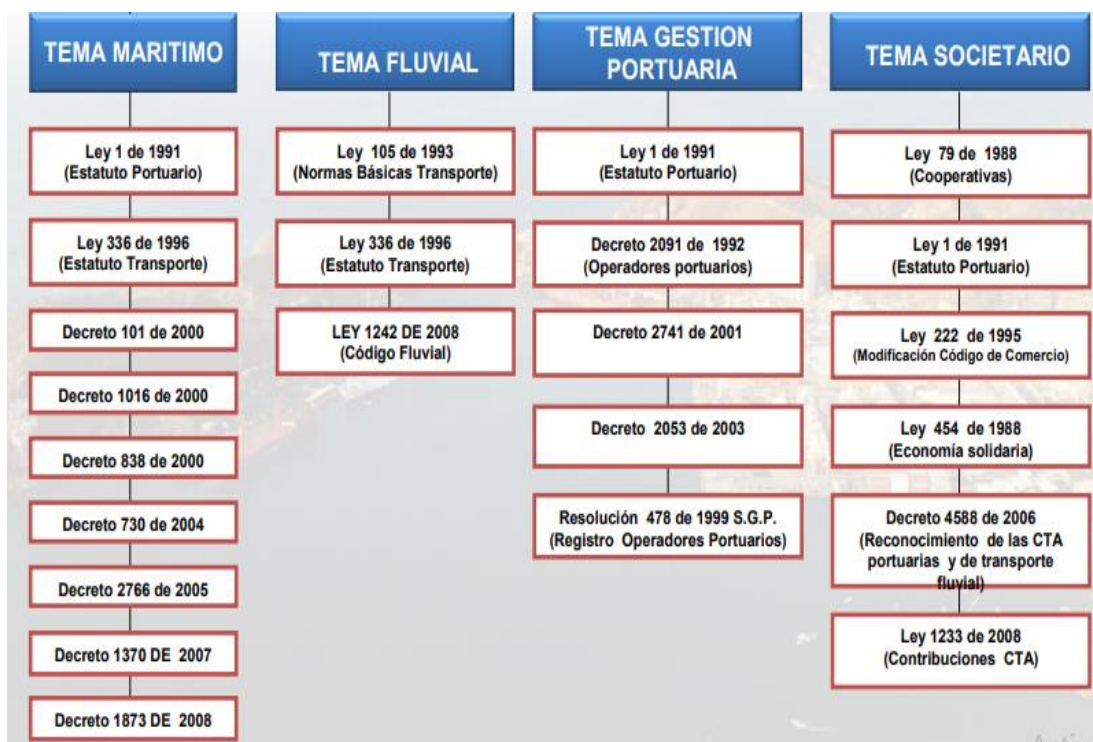
**Libre plática** es la libre circulación de las naves en aguas territoriales (DIMAR 2020)

### **2.3 MARCO LEGAL**

Este se refiere a las bases legales que sustentan su objeto de estudio, aquí se debe comenzar por la ley 1 de 1991 donde “Por la cual se expide el Estatuto de Puertos Marítimos y se dictan otras disposiciones”. Hasta el 2000 rige como entidad que vigilia y controla las actividades marítimas y portuarias Superintendencia General de Puertos. Después de los Decretos 101 y 1016 de 2000 se denomina como ente control a Superintendencia de Puertos y Transporte.

Los objetivos de la Ley 1ª fueron, entre otros, la abolición del monopolio estatal de los puertos y la entrega de estos en concesión, la modernización de los mismos y el mejoramiento de su eficiencia. La Ley 1ª de 1991 cambió radicalmente la realidad portuaria colombiana, al autorizar la liquidación de la empresa Colpuertos, así como la creación de la Superintendencia General de Puertos, las Sociedades Portuarias y la conformación de empresas de operadores portuarios privados.

**Tabla 1 Esquema del marco legal del sistema portuario colombiano**



Prieto (2010)

## 2.4 SISTEMA DE VARIABLES

### Estrategia de exportación

Una estrategia de exportación, es un componente esencial de su plan de negocios. Manténgala sencilla, pero asegúrese de que todos los miembros de la compañía estén involucrados en el logro de los resultados de la exportación, es importante para el negocio y ellos sentirán que tienen un compromiso con la empresa. Así mismo, es la selección por parte de una empresa del modo de ingreso a un mercado extranjero depende de diferentes factores, como las ventajas de propiedad de la empresa, las ventajas de localización del mercado y las ventajas de internalización que resultan de la integración de las transacciones dentro de la cadena de valor de la empresa. (Ceballos 2012)

**Tabla 2 Operacionalización de variable**

<b>Objetivos específicos</b>	<b>Variable</b>	<b>Dimensión</b>	<b>Indicador</b>
Identificar las actividades en el proceso de exportación de hidrocarburos sólidos en el terminal marítimo puerto BRISA SA. Del municipio de Dibulla, La Guajira.	ESTRATEGIA DE EXPORTACION	Actividades	Fondeo Atraque Practicaje Remolque Amarre
			Autorizaciones Solicitud de Servicios
Verificar la manipulación de mercancías en el proceso de exportación de hidrocarburos sólidos en el terminal marítimo puerto BRISA SA. Del municipio de Dibulla, La Guajira.		Manipulación de mercancías.	Embarque Recepción Carga Estiba
			Desembarque Desestiba Descarga Entrega
Describir los servicios generales en el proceso de exportación de hidrocarburos sólidos en el terminal marítimo puerto BRISA SA. Del municipio de Dibulla, La Guajira.		Servicios generales	Mantenimientos locativos y preventivos Desmalezado Limpieza de muelle Alimentación de personal
Determinar el proceso de exportación de hidrocarburos sólidos en el terminal marítimo puerto BRISA SA. Del municipio de Dibulla, La Guajira.	Proceso de exportación.	Aranceles Inspecciones Físicas Inspecciones documentales Libre platica	
Proponer lineamientos teóricos en los procesos y procedimientos aduaneros de exportación de hidrocarburos sólidos en el terminal marítimo puerto brisa s.a. del municipio de Dibulla, La Guajira.			

*Fuente: Peralta (2022).*

### **3. MARCO METODOLÓGICO DE LA INVESTIGACIÓN**

La metodología según el autor Arias (2016) define que la investigación descriptiva consiste en la caracterización de un hecho, fenómeno, individuo o grupo, con el fin de establecer su estructura o comportamiento. Los resultados de este tipo de investigación se ubican en un nivel intermedio en cuanto a la profundidad de los conocimientos se refiere. Posteriormente, se analizará la información obtenida en base a los objetivos previamente definidos. Dentro del estudio se seleccionará una serie de cuestiones y se describirá para de esta manera dar soluciones al problema planteado. La investigación que se va a realizar es de modelo cuantitativo, porque proporciona una gran comprensión de las razones y motivaciones subyacentes de las personas

#### **3.1 ENFOQUE DE LA INVESTIGACIÓN**

Según (Tamayo y Tamayo 2018) esta investigación es de enfoque cuantitativo, ya que este usa la recolección de datos para probar hipótesis con base en la medición numérica, el análisis estadístico, establecer modelos de comportamiento, probar teorías. Así mismo, se puede decir que la investigación está al servicio del individuo en toda su magnitud. La definición del problema, los métodos de investigación, el uso de la cultura científica y la incubación de nuevas tecnologías, se colocan al servicio de las personas afectadas por el proceso investigativo.

#### **3.2 TIPO DE INVESTIGACIÓN**

Es así como (Bonilla 2011), se orienta la presente investigación bajo un enfoque cuantitativo, es decir, los procedimientos que permiten darle respuesta al problema

planteado. Tipo y diseño de investigación, población, muestra, fuentes de recolección de la información, técnicas e instrumentos, procesamiento y análisis de los datos y tipo de muestreo; el presente estudio se desarrollará teniendo en cuenta los criterios necesarios que se implementan en los procesos investigativos.

### ***3.2.1 Según la fuente de información***

En este orden de ideas, el presente estudio se suscribe en un diseño de campo, debido a que los datos de interés para el estudio se recolectaran de manera directa considerando la población objeto de estudio. En este sentido Cabeza, Torres y Andrade (2018) establece que la investigación de campo consiste en la recolección de datos directamente de la realidad donde ocurren los hechos sin manipular o controlar variable alguna. Por otro lado, este estudio se determinó como una investigación de campo, debido a que el proceso de recolección de datos, se realizó en el mismo lugar donde está el objeto de estudio.

En este sentido Arias (2016), define la investigación de campo es aquella que consiste en la recolección de todos directamente de los sujetos investigados, o de la realidad de donde ocurren los hechos (datos primarios), sin manipular o controlar variables alguna, es decir, el investigador obtiene información pero no altera las condiciones existentes. es el caso de la investigación Estrategias de exportación de hidrocarburo sólidos en el terminal marítimo puerto brisa S.A, para el caso de las poblaciones afectadas como son casco urbano de Dibulla y el corregimiento de Mingueo.

### ***3.2.2 Según el tratamiento y análisis de la información***

De igual manera Tamayo (2018) establece que la investigación cuantitativa es la que permite interpretar datos recolectados de la población afectada casco urbano de

Dibulla y el corregimiento de Mingueo donde se encuentran situadas la instalación portuaria. La metodología cuantitativa, consiste en contrastar la teoría ya existente, para ello es necesario obtener una muestra, ya sea en forma aleatoria o discriminada, representativa de una población o fenómeno objeto de estudio. La metodología cuantitativa utiliza la recolección y el análisis de datos para contestar preguntas de investigación y probar hipótesis establecidas previamente, y confía en la medición numérica, el conteo y frecuentemente el uso de estadística para establecer con exactitud patrones de comportamiento en una población.

### ***3.2.3 Según las Variables***

Esta investigación es no experimental debido a que serán estudiados en su ambiente natural es decir solo se recopila la información en el área afectada, en este caso en el casco urbano del municipio de Dibulla y en el corregimiento de Mingueo donde es su zona de afectación para su respectiva tabulación, conclusiones y recomendaciones.

## **3.3 POBLACIÓN**

### ***3.3.1 Población.***

Para Bonilla (2011), población es un conjunto de unidades o elementos que pueden ser un grupo de personas, grupo de familias, empresas, entidades, manzanas, barrios, objetos, etcétera. La población objeto de estudio de la presente investigación está constituida por (30) empleados de la instalación portuaria Puerto Brisa S.A ubicada en el corregimiento de Mingueo- La Guajira.

Así mismo, la población fue definida en 30 personas, que son las encargadas de las actividades portuarias de amarre, atraque Limpieza, entre otras siendo estos

suficientes y necesarios para desarrollar el estudio, de manera que los resultados sean válidos y fiables. El objeto de este estudio es finito. A este respecto el autor Arias (2016, p. 81) plantea que la población Finita “es la agrupación en la que se conoce la cantidad de unidades que la integran. Desde el punto de vista estadístico, una población finita es la constituida por un número inferior a cien mil unidades

### **3.3.2 Censo**

Se considera el Censo cuando la población es pequeña como en el caso que nos ocupa se aplica a todas las personas encargadas de la operación de los barcos que entran al puerto en este caso la encuesta se aplicó a 30 empleados de la instalación portuaria.

### **3.4 FUENTE DE RECOLECCIÓN DE LA INFORMACIÓN**

Las fuentes son hechos o documentos a los que acude el investigador y que le permiten obtener información; en este caso serán de tipo primario y secundario, con el fin de obtener información más precisa y veraz para el desarrollo del estudio Estrategias de exportación de hidrocarburo sólido en el terminal marítimo puerto brisa S.A.

Para Hernández, Fernández y Baptista (2014), es de tipo aplicada, porque se orienta a dar solución a una problemática antes descrita en el planteamiento del problema y llevada a través de unos interrogantes en la sistematización a los que se les debe dar respuesta. Además, se enmarca dentro de los estudios explicativos, según los autores citados, van más allá de la descripción de conceptos o fenómenos o del establecimiento de relaciones entre conceptos; es decir, está dirigido a responder las causas de los eventos, fenómenos físicos o sociales.



Arias (2016), señala que la técnica de recolección representa el conjunto de procedimientos o formas utilizadas en la obtención de la información necesaria para lograr los objetivos de la investigación.

Por su parte, Balestrini (2006) hace referencia a que la recolección de datos son las diferentes formas o maneras de obtener información para el análisis de los mismos, y los instrumentos son los medios y recursos auxiliares a través de la cual el investigador se relaciona con los participantes para obtener la información necesaria que conducen a la verificación del problema planteado.

Como su nombre lo indica, su interés se centra en explicar por qué ocurre un fenómeno y en qué condiciones se manifiesta, o por qué se relacionan dos o más variables. Atendiendo el periodo en que se levantaran los datos se concibe transversal. Según Hernández, Fernández y Batista (2014), este tipo de investigaciones son aquellas donde los datos a recolectar se harán en un solo momento, en un tiempo único y su propósito es la descripción y análisis de las variables en cuanto a su incidencia e interrelación en un momento dado.

En este caso se utiliza la técnica de la encuesta, bajo la modalidad de cuestionario como instrumento de registro elaborado a partir de las preguntas realizadas. Además, dicho instrumento debe poseer una serie de condiciones para que sea adecuado para recoger la información necesaria del estudio, y cumpla con las exigencias requeridas, tales como: Definición estricta y concreta de los objetivos elegidos; Indicación de las condiciones en los que se recogerá la información; Posibilidad de un tratamiento cuantitativo; Validez y fiabilidad.

Atendiendo a estas consideraciones, el cuestionario simple aplicado, consta de 23 ítems, a fin de medir la situación actual de las estrategias de exportación de hidrocarburo sólido en el terminal marítimo puerto brisa S.A. La ponderación de las opciones de respuestas se codifico, de acuerdo a la escala de Likert, de acuerdo a la tabla 3 como se muestra a continuación

**Tabla 3 Ponderación de respuestas**

ALTERNATIVA	OPCIÓN DE RESPUESTA
5	Siempre
4	Casi siempre
3	Algunas veces
2	Casi nunca
1	Nunca/ No conoce

*Fuente: Realización Propia (2021)*

#### **3.4.1 Fuente primaria.**

Como fuente primaria se puede determinar la información recolectada en el trabajo de campo, mediante la utilización de la técnica de observación y la encuesta aplicada directamente a los empleados de la instalación portuaria Puerto Brisa S.A

#### **3.4.2 Fuentes de secundaria:**

Es también denominada documental o bibliográfica, porque a través de ella se buscan todos los escritos referentes al tema de investigación. Los documentos utilizados para obtener esta información fueron textos, archivos, monografías, artículos científicos revistas, internet, entre otros, que brindan información relacionado con la temática Estrategias de exportación de hidrocarburo sólido en el terminal marítimo puerto brisa S.A.

### 3.5 VALIDEZ DEL INSTRUMENTO Y CONFIABILIDAD DEL INSTRUMENTO

#### 3.5.1 Validez

Según lo planteado por Hernández, Fernández y Baptista (2014), la validez de los instrumentos se hace por medio de la técnica de juicio de expertos, con el objeto de determinar la validez del contenido. Para llevar a cabo este proceso, se seleccionaron dos (02) expertos de la Universidad de La Guajira a los que se les entrego el instrumento de recolección de datos. Se definen la validez como “la eficiencia con que un instrumento mide lo que se pretende medir”, el autor también expresa que la validez, consiste en entregar un instrumento de recolección de datos a personas conocedoras del tema en estudio para que evalúen la condición de las preguntas o ítems del mismo.

#### 3.5.2 Confiabilidad del Instrumento

Para Arias (2016) la confiabilidad, resulta de la aplicación repetidas en ocasiones a una misma muestra de sujetos ofrezca similares resultados, Hernández, Fernández y Baptista (2014), es el grado que la aplicación de un instrumento repetido al mismo sujeto u objeto produce iguales resultados; el resultado del coeficiente puede oscilar entre 0 y 1, siendo utilizado para medir ítems de más de dos alternativas, obtenido con ello el nivel de confiabilidad del instrumento. Aplicado a un grupo de población con características similares a la población objeto de estudio.

$$r = \frac{K}{K - 1} \left[ \frac{1 - \sum S_i^2}{S_t^2} \right] = \frac{37}{37 - 1} \left[ \frac{1 - 51,28^2}{617,83^2} \right] = 0,94$$

### **3.6 TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS**

Según Bonilla (2011), en la actualidad, para la investigación hay gran variedad de técnicas o instrumentos para la recolección de la información en el trabajo de campo en una determinada investigación. En esta investigación se realizarán encuestas, cuestionario a la población afectada.

Para el presente estudio se utilizó la encuesta tipo escala de Likert. La encuesta escala de Likert definida como un estudio observacional en el cual el investigador busca recaudar datos por medio de un cuestionario prediseñado, y no modifica el entorno ni controla el proceso que está en observación, los datos se obtienen a partir de realizar un conjunto de preguntas normalizadas dirigidas a una muestra representativa o al conjunto total de la población estadística en estudio, formada a menudo por personas, empresas o entes institucionales, con el fin de conocer estados de opinión, características o hechos específicos. El investigador debe seleccionar las preguntas más convenientes, de acuerdo con la naturaleza de la investigación. (Johnson y Kuby 2015).

### **3.7 PASOS DEL PROCESO METODOLÓGICO.**

#### ***3.7.1 Etapa I Diseño del proyecto.***

En esta etapa se diseñó el proyecto para su posterior formulación, se realiza un estudio diagnóstico que permita la elaboración e implementación de una investigación para conocer la información sobre Estrategias de exportación de hidrocarburos sólidos en el terminal marítimo puerto brisa S.A (determinación del tema a investigar, recolección de fuentes bibliográfica, clasificación de la información, elaboración de la propuesta, investigación preliminar, evaluación).

### **3.7.2 Etapa II. Trabajo de campo.**

Aquí se realizó la investigación de fondo, la aplicación de métodos, técnicas e instrumentos de investigación para la consecución de los resultados y su posterior sistematización y procesamiento de la información.

### **3.7.3 Etapa III. Presentación de resultados.**

En esta etapa se procesaron, analizaron y sistematizaron todos los resultados obtenidos, que permitirán al grupo investigador la formulación de las conclusiones y las recomendaciones.

Para el procesamiento de la información se utilizaron las siguientes herramientas: Pruebas estadísticas que según, Hernández y otros (2014), sirven para el procedimiento usual de análisis de los datos, a través de la elaboración del programa de análisis, ejecución del programa de computadora y obtención de datos.

Por tal motivo en la presente investigación se comienza por descubrir todos los datos y posteriormente efectuar análisis estadístico, sobre la variable de estudio, para realizar el cálculo de la estadística descriptiva se tendrán en cuenta elementos estadísticos para computadoras (Excel) que realmente facilitan estos cálculos esenciales; la presentación de los resultados de la encuesta se hará a través de graficas con su respectivo análisis e interpretación. Al momento de obtener el visto bueno se procede a aplicar el instrumento.

Seguidamente se procede a estipular los criterios para el ordenamiento de datos que en este caso se tienen en cuenta cada una de las preguntas del instrumento que contiene tipos de respuesta de la escala Likert: se procede hacer una lista con las cinco

opciones de respuesta en una celda de la hoja de Excel y se introduce dato por dato según haya sido la respuesta obtenida, el sistema automáticamente ira arrojando información de las frecuencias absolutas y relativas de mayor a menor.

Esta forma de ordenamiento de datos facilita la comprensión y el análisis de los mismos. Los criterios de ordenación se guardan en el libro Excel para que se pueda volver a aplicar en la segunda pregunta del cuestionario, pero introduciendo los nuevos datos obtenidos de la segunda. El programa de Excel contiene formas para permitir la distinción de los datos agrupados, aplicando fuentes que dan color a las celdas y gráficas. Al momento de ya haber culminado la aplicación del instrumento se procede a la definición de criterios a través de una tabla en la cual se plasman uno por uno los datos obtenidos.

### **3.5.2.1 Distribución de las frecuencias**

El procesamiento de los datos se efectúa mediante distribución de frecuencias y representaciones, según Mason y Lind (1997), la distribución de frecuencias es el agrupamiento de datos en categorías que muestran el número de observaciones en cada categoría.

El programa de cómputo es Excel. El número de frecuencias nos indica el número de veces que ocurre cada valor o dato en una tabla de resultados para representar la distribución de frecuencias. Posteriormente se introducen los datos en el programa estadístico de Excel en cada una de las celdas en las cuales está estipulada con anterioridad la respuesta opcional según el cuestionario, la formula se calcula a través de una herramienta de Excel, en el icono (fx), se selecciona la categoría estadística y se

procede a insertar los datos. El programa Excel automáticamente muestra las tablas y permiten deducir y analizar la información y sacar las conclusiones.

### **3.5.2.1 La medida de Centralización o tendencia central**

Las medidas de tendencia central se van a utilizar en este caso es la moda, la mediana y la desviación standard.

#### **3.5.2.1.1 La moda**

Es un conjunto de datos numéricos, es el valor que ocurre con mayor frecuencia, es decir que en este caso al agrupar los datos se obtiene la tabla y se determina las frecuencias para ajustar los datos, por lo que la moda representa el máximo valor.

#### **3.5.2.1.2 La mediana**

La mediana es el valor que queda ubicado en el centro de la distribución o que la divide en dos una que está por encima y otra que está por debajo.

#### **3.5.2.1.3 la desviación típica o standard**

Es el promedio de desviación de las puntuaciones con respecto a la media teniendo en cuenta el alejamiento de una serie de números de su valor medio. Después de llevar a cabo el marco metodológico y explicar el proceso que se llevó a cabo en el proceso de la investigación pasamos al análisis de los resultados.

## CAPITULO 4

### 4. RESULTADOS DE INVESTIGACION

#### 4.1 ACTIVIDADES EN EL PROCESO DE EXPORTACIÓN

**Tabla 4 Actividades del proceso de exportación**

ALTERNATIVAS	Fondeo		Atraque		Practicaje		Remolque		Amarre		Autorizaciones		Solicitud de Servicios	
	FA	%	FA	%	FA	%	FA	%	FA	%	FA	%	FA	%
5 siempre	16	53,33	23	76,67	21	70,00	27	90,00	22	73,33	24	80,00	25	83,33
4 Casi Siempre	6	20,00	5	16,67	6	20,00	0	0,00	4	13,33	3	10,00	2	6,67
3 Algunas Veces	3	10,00	0	0,00	2	6,67	0	0,00	1	3,33	0	0,00	1	3,33
2 Casi Nunca	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00
1 Nunca	5	16,67	2	6,67	1	3,33	3	10,00	3	10,00	3	10,00	2	6,67
<b>Total</b>	<b>30</b>	<b>100,00</b>	<b>30</b>	<b>100,00</b>	<b>30</b>	<b>100,00</b>	<b>30</b>	<b>100,00</b>	<b>30</b>	<b>100,00</b>	<b>30</b>	<b>100,00</b>	<b>30</b>	<b>100,00</b>
<b>Media</b>	<b>3,93</b>		<b>4,57</b>		<b>4,53</b>		<b>4,60</b>		<b>4,40</b>		<b>4,50</b>		<b>4,60</b>	
<b>Mediana</b>	<b>5</b>		<b>5</b>		<b>5</b>		<b>5</b>		<b>5</b>		<b>5</b>		<b>5</b>	
<b>Moda</b>	<b>5,00</b>		<b>5,00</b>		<b>5,00</b>		<b>5,00</b>		<b>5,00</b>		<b>5,00</b>		<b>5,00</b>	
<b>D. Estándar</b>	<b>1,48</b>		<b>1,04</b>		<b>0,9</b>		<b>1,22</b>		<b>1,25</b>		<b>1,22</b>		<b>1,07</b>	

*Fuente: Peralta 2022*

De acuerdo a la dimensión actividad según el objetivo 1 la tabla corresponde a la dimensión actividad y el indicador fondeo el 53,33% respondió siempre, el 20,00% casi siempre, el 10,00% algunas veces, casi nunca el 0,00 y nunca o no conoce el 16,67%. La media 3,93, mediana 5,00, moda 5,00 y la desviación estándar 1,48. Conocemos como fondeo la maniobra para inmovilizar un objeto usando un ancla.

Consecutivamente para el indicador atraque tenemos que el 76,67% respondió siempre, el 16,67% casi siempre, 0,00% algunas veces, 0,00% casi nunca y por ultimo



6,67% nunca o no conoce. Donde la media fue 4,57, la mediana 5,00, la moda 5,00 y la desviación estándar 1,04. Por atraque es el lugar designado amarrar una embarcación.

Acorde al indicador practicaaje observamos que las respuestas fueron las siguientes el 70,00% siempre, casi siempre 20,00%, 6,67% algunas veces, 0,00% casi nunca y el 3,33% nunca o no conoce. La media fue el 4,53, mediana 5,00, moda 5,00 y la desviación estándar 0,90. El practicaaje es un servicio de maniobrabilidad que está dirigido a garantizar la seguridad del puerto, de las instalaciones portuarias, del buque, del medio ambiente y, por ende, de la vida humana.

Posteriormente tenemos el indicador remolque donde los resultados son los siguientes con el 90,00% siempre, casi siempre 0,00%, algunas veces 0,00%, casi nunca 0,00% y con el 10,00% no conoce o nunca. Tenemos también que la media 4,60, la mediana 5,00, la moda 5,00 y la desviación estándar 1,22. El remolque consiste en un servicio portuario aquél cuyo objeto es la operación náutica de ayuda a la maniobra de una embarcación

Luego contamos con el indicador amarre en el cual se conocieron los siguientes resultados con el 73,33% siempre, 13,33% casi siempre, 3,33% algunas veces, 0,00 casi nunca y por ultimo con el 10,00% no conoce o nunca. La media fue 4,40, la mediana 5,00, la moda 5,00 y la desviación estándar 1,25. El amarre es un procedimiento para atar el barco a un elemento fijo o flotante y mantenerlos unidos durante las operaciones de carga o descarga.

En relación con el indicador autorizaciones contamos con los resultados 80,00% siempre, casi siempre 10,00%, algunas veces 0,00%, casi nunca 0,00% y no conoce o nunca 10,00%. La media 4,50, mediana 5,00, moda 5,00 y la desviación estándar 1,22.

Por ultimo tenemos el indicador solicitud de servicios donde el 83,33% respondió siempre, el 6,67% casi siempre, 3,33% algunas veces, casi nunca 0,00% y nunca o no conoce el 6,67%. Donde la media 4,60, la mediana 5,00, la moda 5,00 y la desviación estándar 1,07.

Que el artículo 17° ibídem consagra que el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de cada terminal portuaria, como mínimo deberá contener un protocolo para cada uno de los aspectos relacionados con la operación y los servicios que se prestan en la terminal portuaria, dentro de los cuales se destacan los siguientes, los cuales se deben establecer de los análisis de riesgos y recomendaciones resultantes de estudios como el de maniobrabilidad:

1. Protocolos ajustados a las normas nacionales, entre ellas las expedidas por la autoridad marítima colombiana, e internacionales relacionados con la seguridad de las naves, uso de instalaciones, muelles, depósitos y manipulación de carga de acuerdo a convenios internacionales ratificados por Colombia.

2. Protocolo de maniobras de atraque y zarpe de naves, así como las prelacións, teniendo en cuenta las características propias de la infraestructura portuaria, especialización en el manejo de la carga y condiciones especiales relacionadas con el recibo y entrega de mercancías. Dicho reglamento debe incluir la distancia mínima entre

las naves, el número de cabos y el tipo de amarres en los puestos de atraque.  
(Resolución 0760 DIMAR)

Buenrostro (2019) las características de un puerto no son el único elemento que debe considerarse para la implementación de políticas portuarias eficientes, se debe partir de la estructura organizacional del mismo, su infraestructura y la logística que se maneja al interior para entender su forma de operación, de dicho análisis se desprenderán las deficiencias que tiene y los problemas que genera para su entorno, es decir, si ha afectado el medio ambiente que lo alberga y cómo ello ha perjudicado a su comunidad.

#### 4.2 MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS

**Tabla 5 Manipulación De Mercancía**

ALTERNATIVAS	Embarque		Recepción		Carga		Estriba		Desembarque		Descarga		Entrega	
<b>5 Siempre</b>	30	100,00	29	96,67	28	93,33	30	100,00	29	96,67	17	56,67	21	70,00
<b>4 Casi Siempre</b>	0	0,00	1	3,33	0	0,00	0	0,00	1	3,33	2	6,67	3	10,00
<b>3 Algunas Veces</b>	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	3,33	4	13,33
<b>2 Casi Nunca</b>	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	8	26,67	2	6,67
<b>1 Nunca</b>	0	0,00	0	0,00	2	6,67	0	0,00	0	0,00	2	6,67	0	0,00
<b>TOTAL</b>	30	100,00	30	100,00	30	100,00	30	100,00	30	100,00	30	100,00	30	100,00
<b>MEDIA</b>	<b>5,0</b>		<b>4,97</b>		<b>4,73</b>		<b>5,0</b>		<b>4,97</b>		<b>3,80</b>		<b>4,43</b>	
<b>MEDIANA</b>	5,00		5,00		5,00		5,00		5,00		5,00		5,00	
<b>MODA</b>	5,00		5,00		5,00		5,00		5,00		5,00		5,00	
<b>D. ESTANDAR</b>	0,00		0,18		1,01		0,00		0,18		0,77		1,52	

*Fuente Peralta (2022)*

Esta tabla 5 corresponde a la dimensión manipulación de mercancías donde podemos observar que en el indicador embarque el 100% respondió siempre, 0,00% casi siempre, 0,0% algunas veces, casi nunca 0,0% y no conoce o nunca el 0,0%. Se conoce como embarque la operación de cargue de mercancías en el medio de transporte

que va ser exportado. Donde la media fue 5,00, mediana, 5,00, moda 5,00 y desviación estándar 0,00.

Consecutivamente contamos con el indicador recepción donde el 96,67% respondió siempre ,3.33% casi siempre, 0,00% algunas veces, 0,00% casi nunca y el 0,00% no conoce o nunca. Donde se conoce como recepción al recibimiento de encargos para ser almacenados o apilados según lo requiera. Donde la media fue 4,79, mediana 5,00, moda 5,00 y 0,18 desviación estándar.

Acorde al indicador carga tenemos que el 93,33% respondió siempre, el 0,00% casi siempre, 0,00% algunas veces, 0,00%, el 0,00% casi nunca y el 6,67% no conoce o nunca. Conocemos como carga el conjunto de elementos o cosas que se transportan juntas a un destino en específico. Donde la media fue 4,73, mediana 5,00, moda 5,00 y 1,01 desviación estándar.

Posteriormente tenemos el indicador estiba contamos con que el 100,00% respondió siempre, el 0,00% casi siempre, 0,00% casi algunas veces, 0,00% casi nunca y 0,00% no conoce o nunca. Por estiba es la adecuada colocación y distribución de las mercancías en una unidad de transporte de carga. Donde la media fue 5,00, mediana 5,00, moda 5,00 y desviación estándar 0,00.

Contamos con el indicador desembarque donde se arrojaron los siguientes resultados con el 96,67% siempre, 3,33% casi siempre, 0,00% algunas veces, 0,00% casi nunca y el 0,00% no conoce o nunca. El desembarque se entiende la acción de descargar de los medios de transporte en que llegaron al recinto aduanero, las

mercaderías procedentes del exterior. Donde la media 4,97, mediana 5,00, moda 5,00 y la desviación estándar 0,18.

En relación con el indicador desestiba tenemos que el 73,33% respondió siempre, casi siempre 10,00%, algunas veces 16,67%, casi nunca 0,00% y no conoce o nunca el 0,00%. Desestiba Operación de descarga de la mercancía transportada en una embarcación. Donde la media 4,57, mediana 5,00, moda 5,00 y la desviación estándar 0,77.

Luego observamos que en el indicador descarga el 56,67% su respuesta fue siempre, casi siempre 6,67%, algunas veces 3,33%, casi nunca 26,67% y nunca o no conoce 6,67%. Descarga consiste en retirar los productos cuando llegan a su destino final. Donde la media 3,80, mediana 5,00, moda 5,00 y desviación estándar 1,52.

Por ultimo tenemos en el indicador entrega donde el 70,00% respondió siempre, casi siempre 10,00%, algunas veces 13,33%, casi nunca 6,67% y no conoce o nunca 0,00%. Sé conoce cómo entrega una actividad parte de la función logística que tiene por finalidad colocar bienes, servicios, fondos o información directo en el lugar de consumo o uso. Donde la media 4,43, mediana 5,00, moda 5,00 y la desviación estándar 0,97.

Buenrostro (2019) para cualquier Estado ribereño, los puertos marítimos cumplen la función de enlace entre los modos de transporte marítimo con los terrestres y aéreos, convirtiéndose así en áreas multifuncionales, comerciales e industriales, en donde las mercancías, además de estar en tránsito, son manipuladas, manufacturadas y distribuidas, integrándose de este modo a la cadena logística global y conformándose en

nodos de dicha cadena y enclaves intermodales resultado de la globalización económica (Rúa, 2006; Romero, 2012).

#### 4.3 SERVICIOS GENERALES

##### Tabla 6 Servicios Generales

ALTERNA TIVAS	Mantenimiento locativos y preventivos		Desmalez ado		Limpieza de Muelle		Alimenta ción de personal	
	FA	%	FA	%	FA	%	FA	%
Siempre	21	70	5	83,33	24	80,00	19	63,33
Casi siempre	3	10	4	13,33	1	3,33	6	20,00
Algunas Veces	3	10	1	3,33	3	10,00	5	16,67
Casi Nunca	0	0	0	0,00	1	3,33	0	0,00
Nunca	3	10	0	0,00	1	3,33	0	0,00
<b>TOTAL</b>	<b>0</b>	<b>100</b>	<b>0</b>	<b>100</b>	<b>30</b>	<b>100</b>	<b>30</b>	<b>100</b>
<b>MEDIA</b>	4,30		4,80		4,53		4,47	
<b>MEDIANA</b>	5,00		5,00		5,00		5,00	
<b>MODA</b>	5,00		5,00		5,00		5,00	
<b>D. ESTANDAR</b>	1,29		0,48		1,04		0,78	

*Fuente Peralta (2022)*

Con relación a la dimensión servicios generales tenemos que en el primer indicador mantenimientos locativos y preventivos se dieron a conocer los siguientes resultados el 70,00% siempre, 10,00% casi siempre, 10,00% algunas veces, 0,00% casi nunca y no conoce o nunca el 10,00%. Donde se conoce como mantenimientos locativos y preventivos las actividades implementadas para salvaguardar la infraestructura de la instalación. Media 4,30, mediana 5,00, moda 5,00 y la desviación estándar 1,29.

Consecutivamente tenemos el indicador desmalezado donde los resultados fueron siempre 83,33%, casi siempre 13,33%, algunas veces 3,33%, casi nunca 0,00% y no conoce o nunca 0,00%. Por desmalezado se conoce como quitar la maleza para

evitar contaminaciones en la infraestructura logística. Tenemos que la media 4,80, mediana 5,00, moda 5,00 y la desviación estándar 0,48.

Acorde al indicador limpieza de muelle tenemos los siguientes resultados donde el 80,00% siempre, casi siempre 3,33%, algunas veces 10,00%, casi nunca 3,33% y no conoce o nunca 3,33%. Por limpieza de muelle se conoce a las actividades realizadas para organizar y acondicionar la infraestructura para nuevas operaciones de cargue o descargue. Observamos que la media fue 4,53, mediana 5,00, moda 5,00 y la desviación estándar 1,04.

Por ultimo contamos con el indicador alimentación de personal con los siguientes resultados donde siempre fue un 63,33% casi siempre 20,00%, algunas veces 16,67%, casi nunca 0,00% y no conoce o nunca 0,00%. Una buena alimentación hace que se reduzca el absentismo laboral y los errores en el trabajo. Además, mejora el rendimiento de los trabajadores y produce una mayor productividad. De ahí la importancia en crear entornos saludables que faciliten a los empleados información y pautas de alimentación. Conocemos que la media 4,47, mediana 5,00, moda 5,00 y desviación estándar 0,78.

Buenrostro (2019) La industria marítima y los servicios derivados del transporte marítimo son elementales para la economía internacional, en ellos se moviliza entre el 80 y el 90% en volumen y 70% en valores del comercio internacional. Los puertos son un factor esencial en la cadena de suministro internacional al ser un medio de integración económica, a la vez que se relacionan con el desarrollo económico, las condiciones geográficas, recursos oceánicos, infraestructura portuaria y sus operaciones (Wang y Zhao, 2016; United Nations Conference on Trade and Development [UNCTAD], 2009; UNCTAD, 2015; Dwarakish y Salim, 2015; Asgari, et al., 2015).

**4.4. PROCESO DE EXPORTACIÓN**  
**Tabla 7 Proceso de exportación**

ALTERNATIVAS	Aranceles		Inspecciones Físicas		Inspecciones documentales		Libre Platica	
	A	F	A	%	FA	%	A	F
Siempre	0	3,00	9	6,67	29	6,67	7	2,00
Casi siempre		0,00		,33	1	,33		2,67
Algunas Veces		0,00		,00	0	,00		1,33
Casi Nunca		0,00		,00	0	,00		0,00
Nunca		0,00		,00	0	,00		0,00
<b>TOTAL</b>	<b>0</b>	<b>3,00</b>	<b>0</b>	<b>0,00</b>	<b>30</b>	<b>0,00</b>	<b>0</b>	<b>3,00</b>
<b>MEDIA</b>	5,00		4,97		4,97		4,87	
<b>MEDIANA</b>	5,00		5,00		5,00		5,00	
<b>MODA</b>	5,00		5,00		5,00		5,00	
<b>D. ESTANDAR</b>	0,00		0,18		0,18		0,43	

*Fuente: Peralta (2022)*

En relación a la dimensión procesos de exportación donde contamos con el primer indicador aranceles donde los se presentaron los siguientes resultados con un 100,00% siempre, casi siempre 0,00%, algunas veces 0,00%, casi nunca 0,00% y no conoce o nunca 0,00%. Donde se conocen como aranceles es un impuesto o gravamen que se aplica solo a los bienes que son importados o exportados. El más usual es el que se cobra sobre las importaciones. Observamos que la media es de 5,00, mediana 5,00, moda 5,00 y desviación estándar 0,00.

(Artículo VI Valoración aduanera) La Decisión relativa a la Valoración en Aduana dará a las administraciones de aduanas la posibilidad de pedir más información a los importadores cuando tengan razones para dudar de la exactitud del valor declarado de las mercancías importadas. Si, a pesar de la información adicional que pueda recibir, la



administración de aduanas sigue teniendo dudas razonables, podrá considerarse que el valor en aduana de las mercancías importadas no puede determinarse sobre la base del valor declarado, en cuyo caso habría que establecer dicho valor teniendo en cuenta las disposiciones del acuerdo. Además, en dos textos que acompañan a la Decisión se aclaran más algunas de las disposiciones del Acuerdo pertinentes para los países en desarrollo y relativas a los valores mínimos y a las importaciones por agentes exclusivos, distribuidores exclusivos y concesionarios exclusivos.

Consecutivamente tenemos el indicador inspecciones físicas donde estos fueron los resultados siempre 96,67%, casi siempre 3,33%, algunas veces 0,00%, casi nunca 0,00% y no conoce o nunca 0,00%. Conocemos por inspecciones físicas que consiste en hacer una verificación de la mercancía a exportar o importar en cuanto a la calidad y cantidad de esta, asegurando que todas las características de la mercancía acordadas en el contrato de compraventa entre exportador e importador se cumplen a cabalidad y que al país de destino llegará la carga de la forma en que se acordó en el contrato. Podemos ver que la media es de 4,97, mediana 5,00, moda 5,00 y la desviación estándar 0,18.

Acorde al indicador inspecciones documentales tenemos que siempre 96,67%, casi siempre 3,33%, algunas veces 0,00%, casi nunca 0,00% y no conoce o nunca 0,00%. Se conoce como inspecciones documentales consiste en examinar registros, documentos, o activos tangibles. La inspección de registros y documentos proporciona evidencia de auditoría de grados variables de confiabilidad dependiendo de su naturaleza y fuente y de la efectividad de los controles internos sobre su procesamiento. Tenemos que la media es 4,97, mediana 5,00, moda 5,00 y desviación estándar 0,18.

Por ultimo contamos con el indicador libre plática donde siempre corresponde a un 90,00%, casi siempre 6,67%, algunas veces 3,33%, casi nunca 0,00% y no conoce o nunca 0,00%. Se conoce por libre platica es la autorización en el caso de una nave, para entrar en un puerto, embarcar o desembarcar, descargar o cargar suministros o carga permitiendo a la nave iniciar actividades de embarque y/o desembarque de pasajeros y tripulantes, al igual que iniciar operaciones de cargue o descargue. Contamos con una media de 4,87, mediana 5,00, moda 5,00 y desviación estándar 0,43.

## CONCLUSIONES

Según el objetivo número uno la dimensión actividad en el proceso de exportación se constata que las actividades del puerto se realizan de forma eficiente consecuente con el proceso de la embarcación como son Fondeo, Atraque, Practicaje Remolque, amarre, autorizaciones, Solicitud de Servicio el personal del puerto que atiende estas actividades están prestos a cumplir con los requerimientos para que la exportación se realice de acuerdo a los protocolos exigidos por la autoridad portuaria.

El objetivo número dos manipulaciones de mercancías en el proceso de exportación estas se da el proceso de Embarque, Recepción, Carga,

Estiba, Desembarque, Descarga, Entrega el proceso logístico se hace de forma eficiente dando como resultado un servicio óptimo y entregando al cliente en el tiempo estipulado, así mismo, se gestionan adecuadamente las actividades y un soporte tecnológico adecuado. Del mismo modo, planifican, implementan, hacen un control eficiente y efectivo del almacenamiento de mercancías con el objetivo de satisfacer los requerimientos de los clientes.

El objetivo número tres Servicios Generales estos servicios Mantenimiento locativos y preventivos Desmalezado Limpieza de Muelle Alimentación de personal el puerto cumple con esta función de mantener estos servicios generales de manera óptima para la prestación oportuna de los servicios que presta la terminal marítima a los usuarios que solicitan el servicio en los tiempos requeridos para que la mercancía se pueda recibir sin trastornos al usuario final.

El objetivo número cuatro El proceso de exportación concerniente en Aranceles Inspecciones Físicas Inspecciones documentales Libre Platica esto es fundamental para la exportación del producto ya que este proceso de aduanas, inspección es realizada por el personal de Aduanas y así cumplir con todos los protocolos que se exige de acuerdo a la normatividad de cada país a donde va dirigida la exportación desde el puerto a su lugar de destino.

## **PROPUESTA DE SUSTENTABILIDAD PORTUARIA**

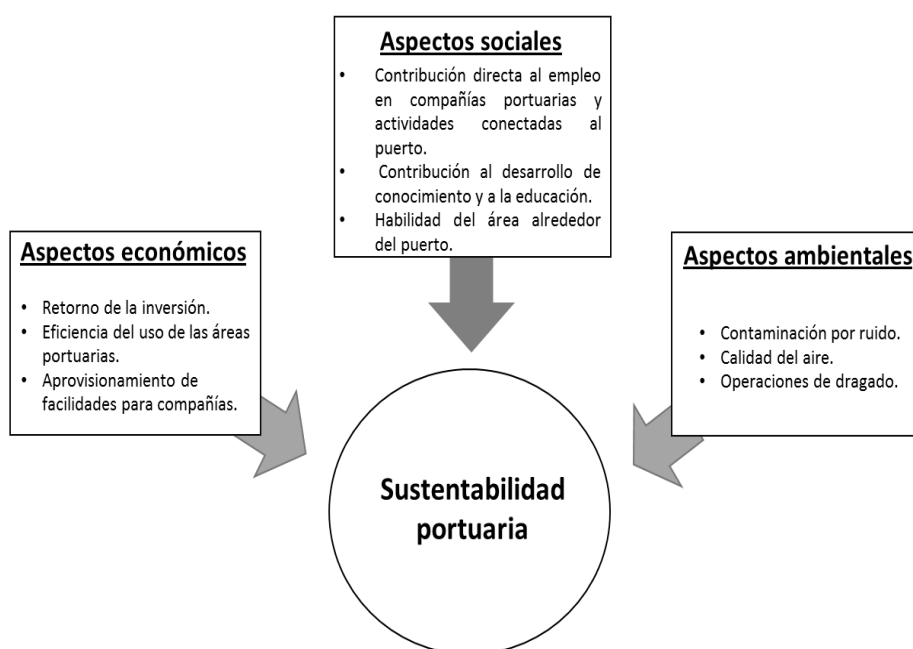
Actualmente en esta aldea global las naciones atención respecto de los recursos que posee y el gran potencial que tiene a través de sus puertos, así como del cuidado que debe tener sobre la forma en la que se administran, a fin de que sean una fuente real de plusvalía, desarrollo económico y competitividad, además se tendrá que establecer un plan para fomentar, integrar e implementar la sustentabilidad en la organización portuaria nacional. Buenrostro (2019).

Por ende, es elemental que se considere la importancia que tienen los puertos para el desarrollo económico, ya que ello permitirá que los Estados enfoquen sus esfuerzos en construir una infraestructura portuaria adecuada física y tecnológicamente, acompañada de políticas públicas eficaces que respeten las normas internacionales.

La situación geográfica de Suramérica exige incrementar sus estrategias para beneficiarse de los múltiples puertos que posee, a fin de que se conviertan en una ventaja frente a otros países, aunado a ello, el medio ambiente está sufriendo los efectos del cambio climático y los diferentes tipos de contaminación, por lo tanto, las políticas públicas mundiales deben contar con un enfoque sustentable, mismo que permita generar planes y objetivos a través de los cuales se obtengan ganancias y se mejore la competitividad, al mismo tiempo que se cuidan los ecosistemas en donde se albergan los puertos. Buenrostro (2019).

Es así que la sustentabilidad portuaria se analiza desde tres ámbitos en la perspectiva económica, se busca conservar y aumentar las inversiones, que se haga un

uso eficiente de las áreas que integran el puerto para maximizar sus mecanismos de acción; socialmente, un puerto sustentable aumenta el número de empleos, permitiendo una relación positiva entre el puerto y la ciudad, también contribuye en la generación de conocimiento; finalmente, con relación al medio ambiente, la sustentabilidad requiere de una mejor actuación frente a los problemas que genera la operación del puerto, es decir, contar con estrategias para controlar y disminuir la contaminación. Oh, Lee y Seo (2018).



**Fuente: Sislian, L., Jaegler, P., y Cariou, P. (2016:23). A literature review on port sustainability and ocean's carrier network problem. Research in Transportation Business & Management. 19.**

Para lograr que un puerto se apropie de una perspectiva sustentable, deben generarse acciones de desarrollo sustentable en los puertos, mismas que vigilen tanto el manejo de mercancías y el tránsito comercial, como el crecimiento de la región en donde tiene presencia el puerto; ello permitirá que dichos puertos tengan una ventaja competitiva frente a otros que no consideren la sustentabilidad como política, toda vez que un puerto sustentable debe contar con un plan a largo plazo y con una dirección

responsable, agregando valor para sus clientes.. (Sislian, Jaegler y Cariou, 2016; Pavlic, et al., 2014; Burskyte y Belous; 2012; Saengsupavanich, et al., 2009)

En la etapa de la formulación de la estrategia es la misión y la visión de la entidad. Los objetivos como parte constitutiva de esta fase devienen en metas de desempeño de la organización; son los resultados y productos que la administración desea lograr. El propósito gerencial de establecer objetivos es convertir la visión y misión en objetivos de desempeño específicos. Los objetivos bien establecidos son específicos, cuantificables o medibles, y contienen una fecha límite para su consecución. ..(Citado por Aguilar y Díaz 2020)

El conjunto de objetivos financieros y estratégicos de una empresa debe incluir metas de desempeño de corto y de largo plazos. Los objetivos de corto plazo (trimestrales o anuales) dirigen la atención a las mejoras de desempeño inmediatas y satisfacen las expectativas de los accionistas por los avances de corto plazo. Las metas de mayor plazo (tres a cinco años) obligan a los administradores a considerar qué hacer ahora para poner a la empresa en posibilidades de desempeñarse mejor después. Citado por Aguilar y Díaz (2020).

Incorporar las tres vertientes de la sustentabilidad es el primero de los retos para la administración del puerto objeto de estudio, debido a que debe identificar los procesos estratégicos que podrían afectar a largo plazo, así como los servicios que deben proporcionar para garantizar la calidad de los servicios ofrecidos, por ello es que la implementación de una política sustentable requiere de la participación de todas las partes involucradas, las cuales han influido en la formulación de leyes, esquemas de

capacitación, monitoreo, investigación y participación colaborativa que permitan una administración sustentable de las operaciones del puerto Brisa, Dibulla, La Guajira.

Es importante recalcar, lo preponderante de constituir una perspectiva sustentable, en los ámbitos social, económico y ambiental, que contribuya al desarrollo sustentable, lo que va más allá de una disminución de los impactos ambientales negativos sin afectar el desarrollo económico, con el propósito de alcanzar un verdadero balance entre las denominadas esferas de la sustentabilidad.

estrategias son competitividad, innovación La implementación de tecnología de punta en los nueve puertos del país, la Ventanilla Única de Comercio Exterior (Vuce), algunos cambios en el Plan Vallejo, facilidades a las zonas francas y mayor inversión para impulsar la exportación son solo algunas de las estrategias intervenidas por el Gobierno Nacional para que el comercio exterior sea más competitivo. EL TIEMPO (2017).

### ***Estructura Organizacional***

Díaz (2015), La historia de la estructura organizacional puede emplear para explicar en gran parte el mundo en el que nos movemos hoy en día. Las organizaciones son los componentes empresariales y ello conforma una realidad social con la que la gente lucha en sus vidas cotidianas por conseguir sus realizaciones. Por tal razón desde los gobiernos y las organizaciones empresariales, estas estructuras dan forma y transforman las actividades de individuos de todas partes del mundo. Entender la historia de las organizaciones significa entender la historia y evolución de la civilización humana y la forma como estas se han transformado. (Citado por Romero, Ramirez y Gomez 2020)



La estructura organizacional según Chiavenato (2015), “es el patrón para organizar el diseño de una empresa, con el fin de concluir las metas propuestas y lograr el objetivo”. Al escoger una estructura adecuada se da a entender que cada empresa es diferente, y toman la estructura organizacional que más se acomode a sus prioridades y necesidades y se “Debe reflejar la situación de la organización”. Es importante resaltar la mejor forma de organización de la empresa. Se han establecido cuatro estructuras: lineal, matricial, circular por departamentalización e híbrida.

Por otro lado Jauregui (2016), plantea que el comportamiento organizacional (CO) es una disciplina académica que surgió como un conjunto interdisciplinario de conocimientos para estudiar el comportamiento humano en las organizaciones. Aunque la definición ha permanecido, en realidad, las organizaciones no son las que muestran determinados comportamientos, sino las personas y los grupos que participan y actúan en ellas.

Chiavenato (2015), afirma que las organizaciones son la creación más sofisticada y compleja de la humanidad. Son la base de todos los inventos. Nos fascinan las maravillas que ha creado el conocimiento humano, como la computadora, las naves espaciales, los aviones, el teléfono celular y otras tecnologías avanzadas, pero olvidamos que estos inventos fueron concebidos y desarrollados dentro de organizaciones. Todos los descubrimientos modernos son producto de organizaciones que proyectan, crean, desarrollan, producen, perfeccionan, distribuyen y entregan lo que necesitamos para vivir. Las organizaciones innovan continuamente productos, servicios, instalaciones, medios de entretenimiento e información.

El comportamiento organizacional (CO) estudia la dinámica y el funcionamiento de las organizaciones. Como cada una es diferente, el comportamiento organizacional define las bases y las características generales de su funcionamiento. Las organizaciones se caracterizan por tener un diseño estructural, es decir, cada una tiene una estructura organizacional que sirve de base para su funcionamiento. Además, cada una tiene su propia cultura organizacional, es decir, un conjunto de creencias, valores y comportamientos que caracterizan su funcionamiento. Citado por Romero, Ramírez y Gómez (2020).

Esta realidad exige, más que grandes organizaciones de tipo formal, del liderazgo y de la capacidad de balancear los intereses específicos de cada sector con los intereses comunes. La estructuración de esta dimensión descansa fundamentalmente en la habilidad de un gran número de actores para organizar y desarrollar estrategias y capacidad de interacción entre los actores involucrados, públicos y privados. El funcionamiento eficaz del nivel macro está fuertemente determinado por el desempeño nacional en el nivel meta. A su vez, la acción acertada en este nivel constituye un factor fundamental para el éxito de las acciones específicas en los niveles meso y micro.

Para Díaz (2015), En el nivel macro se deben definir claramente los criterios de estructura organizacional a aplicar, así como las estrategias que conduzcan a la aplicación de dichos criterios (...), descartando en todo momento el proteccionismo que aislar a la industria de la verdadera competencia internacional, y exigiendo crecientes y reales niveles de competitividad internacional. El cambio tecnológico, la apertura de los mercados, el papel de la información y la, creciente, influencia de los grupos de interés sobre los procesos organizacionales; hacen necesaria que toda organización requiera

de un diseño organizacional dotado de características como pertinencia, flexibilidad, capacidad de adaptación y una continua y adecuada interacción o participación del talento humano; que le permitan no sólo afrontar sino potenciar dichos factores para ser transformados en oportunidades que finalmente se traduzcan en ventaja competitiva.

A pesar de que todas las organizaciones tienen puntos débiles y dificultades en su estructura organizativa, algunos problemas son más comunes que otros. Identificar los problemas en la estructura organizativa es uno de los primeros pasos para mejorar el flujo de una organización que puede conducir a la satisfacción del cliente, retención de empleados y sólidas relaciones de negocios.

En el ámbito nacional, un elemento que nos permite aproximarnos al análisis de la problemática de las organizaciones es el de la estructura actual del tejido empresarial colombiano. En el ámbito organizacional, según Restrepo, (2016), la principal dificultad que enfrentan las empresas colombianas en su mayoría de tamaño micro, pequeño y mediano es su baja capacidad de gestión, la cual se ve reflejada en las dificultades que tienen para proponerse objetivos de crecimiento y desarrollo, y para gestionar de manera eficiente sus recursos (humanos, financieros, tecnológicos, etc.). Citado por Romero, Ramírez y Gómez (2020).

Ello se manifiesta en cuatro aspectos de la gestión organizacional.

En lo relacionado con la dimensión estratégica, se destaca la poca claridad sobre la razón de ser y la proyección del negocio, que generalmente responde a una visión de corto plazo. De la misma forma, existe desconocimiento y poca vigilancia del entorno,

junto con una limitada medición y control sobre lo que se hace, sobre la consecución de resultados y el logro de objetivos.

En segundo lugar, los empresarios no hacen un uso las buenas prácticas que consisten en motivar y dirigir y controlar a su personal, de tal forma que puedan aprovechar mejor manera sus potencialidades para construir ambientes de trabajo que mejoren la calidad de vida laboral dentro y fuera de la empresa.

Como tercer punto, en lo referente a la clasificación de las actividades, existe una gran dificultad para configurar la estructura de la organización, de acuerdo con la dinámica del entorno, identidad y con la estrategia propia de cada empresa. En lo relativo a los procesos, existen grandes limitaciones debidas a una visión meramente funcional (recursos humanos, finanzas, producción y mercadeo utilizado por las organizaciones, la cual no permite tener una perspectiva general del negocio que estimule las potencialidades y obtenga mejores resultados.

### **VISION DE PUERTO BRISA HACIA EL FUTURO**

Está contemplado que Puerto Brisa preste, en etapas posteriores, servicios para shore base, carga general y contenedores. Logística y beneficios Por su parte, la Zona Franca Brisa está concebida y diseñada para el montaje de grandes proyectos industriales. Por ejemplo, se han recibido solicitudes y manifestaciones de interés para la implementación de una base de asistencia de operaciones Off-Shore, el montaje de un centro industrial de gráneles sólidos e hidrocarburos, una planta de generación eléctrica, una planta siderúrgica y para proyectos de generación de energía eólica y solar, entre otros. Portafolio (2019).

Esto representa grandes ventajas que incluyen espacios generosos y de suficiente amplitud para operaciones industriales y logísticas, con tarifa única de impuesto de renta del 20 por ciento, régimen de extraterritorialidad para efectos de IVA, exenciones y beneficios tributarios sobre impuestos locales, facilidades aduaneras, viabilidad para importar equipos nuevos y usados sin impuestos, entre otros. Estas metas a corto y largo plazo las tiene previstas el puerto para lograr en el tiempo la competitividad que en el Departamento de La Guajira se prevé para que este pueda generar más y mejores empleos se pueda cristalizar las exportaciones de gravilla cemento granzón hacia las islas del caribe y otras islas del caribe como son San Martin, Republica dominicana entre otras. Portafolio (2019).

Las islas del caribe específicamente Aruba y Curazao con la inestabilidad política del vecino país de Venezuela se han acercado a La Guajira y específicamente al Distrito turístico y Cultural de Riohacha con el fin de establecer relaciones comerciales que en otrora estas actividades de importación y exportación se dieron por el puerto de Riohacha que fue uno de los puertos pujantes del Magdalena medio esto permitió a Riohacha, contar con 13 consulados de diferentes países esta actividad fue cancelada por que esta actividad paso a los puertos de Venezuela y con ello este muelle quedo para operaciones a la plataforma continental chuchupa y un muelle turístico.

Con la Alianza realizada entre el representante de Curazao para las pequeñas y medianas empresas Wilber Utria y el representante de Malecón se ha estado buscando exportar material de arrastre por puerto brisa pero esta solicitud no se ha podido llevar a cabo por que los barcos Curazaleños no son de gran calado para poder realizar la operación desde puerto Brisa porque estas operaciones requieren de Barco de mayor

calado y en Curazao no los tienen ellos manejan barcos pequeños y esta ha sido una limitante para comerciar con estas islas.

La Guajira si logra la conexión con estas islas del caribe es la entrada a Europa y con ello el despegue de nuestras exportaciones hacia el mercado común europeo donde entrarían divisas al Departamento por ende se puede diversificar las apuestas productivas de la Guajira que es incipiente por la forma en que se produce esto ayudaría a que la obtención de productos sea sostenida pues se deben garantizar el suministro de estos con frecuencia de 15 días o mensual.

## RECOMENDACIONES

Invertir en las instalaciones actuales de Puerto brisa SA, ya que no se cuenta con la infraestructura necesaria para atender embarcaciones de carga diferentes al granel. La infraestructura idónea según las características de las embarcaciones o un terminal especializado para solo tipo de mercancía.

Para temas aduanales contar con una oficina o sede de la aduana nacional adicionando un software moderno y actualizado para las operaciones necesarias sean más eficientes en términos de las aduanas.

La tercerización o el outsourcing para algunos servicios logísticos son necesario al momento de mitigar algunos costos, debido a que los equipos para las operaciones llevan rigurosos manteamientos con el fin de ejecutar una tarea eficiente en el ámbito portuario donde se conoce que los retrasos representan pérdidas económicas.

Aprovechando la zona franca brisa captar clientes que les favorezca el régimen especial ejemplo Si es una empresa de granel sólido encontrar distribuidores que les interese o muevan ese tipo de carga. Y aprovechando las dimensiones de espacio que tiene la zona franca brisa atraer inversionistas que complementen la actividad económica.

En la parte ambiental buscar mitigar el impacto ambiental que provoca la polución del hidrocarburo. Se pueden implementar programas de reforestación para bajar el daño ambiental por la actividad económica ejercida. Además, se pueden programar humectaciones continuas a las pilas de carbón para recudir la contaminación.





## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Acosta, L. F. (2013). DIAN. Obtenido de DIAN: [www.dian.gov.co/ descargas/ normatividad/2013/proyectos/Estatuto\\_Aduanero\\_Publicadp\\_Mayo\\_29\\_de\\_2013 .pdf](http://www.dian.gov.co/descargas/normatividad/2013/proyectos/Estatuto_Aduanero_Publicadp_Mayo_29_de_2013.pdf).
- Arrieta, D. y Villalba, J. (2018) Análisis del sector logístico-portuario basado en el modelo Porter Revista Panorama Económico, Vol. 26 - No. 3 (Julio - Septiembre de 2018), pp. 317-332
- Aduanas y Protección de Fronteras de EE.UU. (22 de 09 de 2019). <https://www.cbp.gov/>. Obtenido de <https://www.cbp.gov/>: <https://www.cbp.gov/>
- Águila, A. A., & Díaz Macías, R. C. (2020). Las estrategias de exportaciones en cuba, un procedimiento para su implementación en Cementos Cienfuegos S. A. Revista Universidad y Sociedad, 12(6), 292-302.
- Álvarez, B. (10 de 09 de 2019). Fundamentos y principios de la administración científica. <http://administracion.azc.uam.mx/descargas/revistagye/rv38/rev38art01.pdf>:
- Arias, F (2016). El Proyecto de Investigación. Venezuela. Editorial Episteme. Séptima Edición
- Ayala, M. (2015). El reto de los principales puertos marítimos en Colombia. Universidad San Buenaventura, Cartagena.
- Bayona, E. (2015). Producción y crecimiento económico en la región minera del Caribe Colombiano. *Revista de economía del Caribe*, N. 17.
- Buenrostro, H. (2019). La sustentabilidad de los puertos marítimos: el reto de México en el siglo XXI. XXIV Congreso Internacional de Contaduría, Administración e informática.
- Camargo, J. (2009). Derecho aduanero Colombiano. Bogota: LEGIS.

- Cabeza, D. torres, J. y Andrade, D. (2018) Introducción a la metodología de la investigación científica universidad de las fuerzas armadas ESPE Ecuador
- Ceballos, A (2012) Guía para Exportar 3. Estrategias para Exportación <https://www.comercioyaduanas.com.mx/comoexportar/guiaparaexportar/estrategias-exportacion/>
- Chiavenato, I. (2015). Comportamiento organizacional La dinámica del éxito. Ciudad de México: MC GRAW GIL.
- Colombia. Leyes y Decretos. "Régimen de importaciones y exportaciones". Legis Editores. 2008.
- Comisión Europea. (2008). Convertir el comercio en una herramienta de desarrollo. En D. G. Comercio.
- Cujia, Ramírez y Monroy (2020) Operadores logísticos de Zona Franca editorial Universidad de La Guajira Riohacha
- Diaz (2015). Estructura y diseño de la organización. Recuperado el 12 de 06 de 2017, de przi: <https://prezi.com/0f0y9dfmuxry/estructura-y-diseno-de-la-organizacion/>
- Henri Fayol. Administración general. 2000.
- Hernández, Fernández Y Baptista (2016). Metodología de la investigación. Mc. Graw Hill.
- Hernández, R, Fernández R, Y Baptista P. (2014), Metodología de la investigación. México. Mc Graw Hill,. Sexta edición.
- [http://www.oas.org/cip/docs%5C1a\\_comision%5Creuniones\\_pasadas%5Cordinarias%5C7reunion\\_peru2012%5CCIP%5CINFORMATIVOS%5C13.%20POLITICAS%20PUBLICAS%20Y%20LEGISLACION%20COLOMBIA\\_JUAN%20MIGUEL%20DURAN.pdf](http://www.oas.org/cip/docs%5C1a_comision%5Creuniones_pasadas%5Cordinarias%5C7reunion_peru2012%5CCIP%5CINFORMATIVOS%5C13.%20POLITICAS%20PUBLICAS%20Y%20LEGISLACION%20COLOMBIA_JUAN%20MIGUEL%20DURAN.pdf)
- Jauregui, M. (23 de 05 de 2016). aprendiendo administracion. Recuperado el 07 de 04 de 2017, de Qué es el comportamiento organizacional: definición, objetivos y teorías: <http://aprendiendoadministracion.com/que-es-el-comportamiento-organizacional/>
- Lujan, J. (2018). Gestión logística de almacén. España: Mc Graw Hill.
- Mora, L. (2015). Actividad de control, como función esencial de la Aduana, Universidad Santo Tomás.

Oh, H., Lee, S., y Seo, Y. (2018). The evaluation of seaport sustainability: the case of South Korea. *Ocean and Coastal Management*, 161, 50-56.

Ojeda (2016) Ojeda, J. (2016). Informe mensual de la fundación exportar. Estrategia de negocios: Etapas en el proceso de exportación. <https://docplayer.es/5025928-Infomemensual-de-la-fundacion-export-ar-estrategia-denegocios-etapas-en-el-proceso-de-exportacion.html>

Organización Mundial del Comercio. (19 de 01 de 2015). [https://www.wto.org/spanish/tratop\\_s/tpr\\_s/s310\\_s.pdf](https://www.wto.org/spanish/tratop_s/tpr_s/s310_s.pdf). Obtenido de [https://www.wto.org/spanish/tratop\\_s/tpr\\_s/s310\\_s.pdf](https://www.wto.org/spanish/tratop_s/tpr_s/s310_s.pdf)

Perilla Gutiérrez, R. (2007). Manual para importadores y exportadores. Guadalupe.

Paredes, Y. (2010) La Logística Portuaria Superintendencia de Puertos y Transporte República de Colombia

Restrepo, L. (2016). Desafíos actuales de las empresas en Colombia . *Revista Universidad & Empresa Universidad del Rosario* , 8.

RESOLUCIÓN NÚMERO ( 0760-2020) MD-DIMAR-ASIMPO 9 DE NOVIEMBRE DE 2020

Rojas, J. (2015) INFRAESTRUCTURAS PORTUARIAS: GESTIÓN Y LOGÍSTICA, Universidad de La Laguna

Romero, Ramírez y Gómez (2020) Cooperación internacional como bien público global, Editorial Universidad de La Guajira Riohacha 2020

Rosales, O., & Herreros, S. (2017). Desafíos de la competitividad exportadora en América Latina y el Caribe. *Estudios internacionales*, 49, 125-141.

Sánchez, R. Weikert , F. (2020) logística internacional pospandemia: análisis de la industria aérea y la de transporte marítimo de contenedores, Cepal, Naciones Unidas 2020

Sislian, L., Jaegler, P., y Cariou, P. (2016). A literatura review on port sustainability and ocean's carrier network problema. *Research in Transportation Business & Management*. 19. 19-26.

Smith, A. (1976). *An Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations*. Edimburgo, Escocia: William Strahan; Thomas Cadell.

Thompson, A. A., Gamble, J. E., Peteraf, M. A. & Strickland, A. J. (2012). *Administración estratégica. Teoría y Casos*. McGraw-Hill.

Tamayo y Tamayo, M. (2018) *proyectos de investigación*. Editorial Ilmusa, S.A México

Zonabrisa.com. (25 de Julio de 2019). <https://www.zofrabrisa.com/>. Obtenido de <https://www.zofrabrisa.com/>: [https://www.zofrabrisa.com](https://www.zofrabrisa.com/)

# ANEXOS

<b>NOMBRE Y APELLIDOS DEL FUNCIONARIO:</b>					
<b>CARGO DENTRO LA INSTALACION :</b>					
<b>FECHA:</b>					
<b>Afirmaciones</b>	<b>Siempre</b>	<b>Casi siempre</b>	<b>Algunas veces</b>	<b>Casi nunca</b>	<b>Nunca/No conoce</b>
1. La instalación portuaria realiza la maniobra de fondeo					
2. La instalación portuaria cuenta con cabo o cadenas para realizar la maniobra de fondeo					
3. La instalación portuaria cuenta con personal idóneo para realizar el amarre de las embarcaciones					
4. La instalación portuaria cuenta con bolardos en su muelle					
5. La instalación portuaria cuenta con el servicio de practica para los capitanes de las embarcaciones					
6. La instalación portuaria cuenta con un piloto practico para el atraque de las embarcaciones					
7. La instalación portuaria cuenta con remolcadores para realizar la maniobra de atraque y zarpe					
8. La instalación portuaria cuenta con las autorizaciones emitidas por el estado para ejercer su actividad principal					
9. La instalación portuaria realiza solicitudes de servicios acorde a las necesidades de la operación marítima.					
10. La instalación portuaria revisa cuidadosamente los conocimientos de embarque BL (Bill of Lading)					
11. La instalación portuaria cuenta con básculas para recepción de material.					
12. Se realizan actividades tales como humectación y arrume en la carga recepcionada.					
13. La instalación portuaria cuenta con equipos necesarios para desembarcar carga.					
14. La instalación portuaria realiza el proceso de desestiba					
15. La instalación portuaria cuenta con maquinaria pesada para descargar embarcaciones de granel.					
16. Se realizan control de desmalezado en la banda transportadora.					
17. La instalación portuaria realiza mantenimientos programados en su maquinaria.					
18. La instalación portuaria contrata servicios de terceros para la limpieza del muelle.					
19. La instalación portuaria suministra alimentación al personal.					
20. La instalación portuaria se rige por los aranceles impuestos por la DIAN.					
21. La instalación portuaria realiza inspecciones físicas y documentales a la carga.					
22. La instalación portuaria realiza controles antinarcóticos					

23. Se realiza libre plática entre las autoridades portuarias y la instalación.					
---	--	--	--	--	--

### **ESTRATEGIAS DE EXPORTACIÓN DE HIDROCARBUROS SÓLIDOS EN EL TERMINAL MARÍTIMO PUERTO BRISA S.A**

**En el siguiente formulario tiene como objetivo recopilar información que permita conocer los procesos y procedimientos de exportación de hidrocarburos sólidos en el terminal marítimo puerto Brisa S.A**

*Anexos 1*

## CONSTANCIA

Yo, **Javier Dionicio Vargas Babilonia**, portador de la cédula de ciudadanía No. 73.140.707 por medio de la presente hago constar que, el instrumento de recolección de información que presenta(n) **Guillermo Andrés Peralta Rodríguez**, cursante de la **Maestría en Administración de Negocios Internacionales** en la Universidad de La Guajira, en la presentación de su trabajo de grado titulado **ESTRATEGIAS DE EXPORTACIÓN DE HIDROCARBUROS SÓLIDOS EN EL TERMINAL MARÍTIMO PUERTO BRISA S.A** , ha sido aprobado y avalado por mí.

Riohacha, La Guajira a los 08 días del mes de mayo del año de 2021.



## Codificación y tabulación de datos

INDICADORES DE LA DIMENSION ACTIVIDADES															
	Fondeo		Atraque		Practicaje		Remolque		Amarre		Autorizaciones		Solicitud de Servicios		
	FA	FR	FA	FR	FA	FR	FA	FR	FA	FR	FA	FR	FA	FR	
a) Siempre	16	53,33	23	76,67	21	70,00	27	90,00	22	73,33	24	80,00	25	83,33	
b) Casi Siempre	6	20,00	5	16,67	6	20,00	0	0,00	4	13,33	3	10,00	2	6,67	
c) Algunas veces	3	10,00	0	0,00	2	6,67	0	0,00	1	3,33	0	0,00	1	3,33	
d) Casi nunca	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
e) Nunca/ no conoce	5	16,67	2	6,67	1	3,33	3	10,00	3	10,00	3	10,00	2	6,67	
Sumatoria	30		30		30		30		30		30		30		
Media		3,93		4,57		4,53		4,60		4,40		4,50		4,60	
Mediana		5,00		5,00		5,00		5,00		5,00		5,00		5,00	
Moda		5,00		5,00		5,00		5,00		5,00		5,00		5,00	
Desviación estándar		1,48		1,04		0,90		1,22		1,25		1,25		1,07	

Fuente: Elaboración Propia 2022

DIMENSION ACTIVIDADES		
	FA	FR
a) Siempre	158	75,24
b) Casi Siempre	26	12,38
c) Algunas veces	7	3,33
d) Casi nunca	0	0,00
e) Nunca/ no conoce	19	9,05
Sumatoria	210	
Media		4,45
Mediana		5,00
Moda		5,00
Desviación estándar		1,19

Fuente: Elaboración Propia 2022

INDICADORES DE LA DIMENSION MANIPULACIÓN DE MERCANCIAS																
	Embarque		Recepción		Carga		Estiba		Desembarq		Desestiba		Descarga		Entrega	
	FA	FR	FA	FR	FA	FR	FA	FR	FA	FR	FA	FR	FA	FR	FA	FR
a) Siempre	30	100,00	29	96,67	28	93,33	30	100,00	29	96,67	22	73,33	17	56,67	21	70,00
b) Casi Siempre	0	0,00	1	3,33	0	0,00	0	0,00	1	3,33	3	10,00	2	6,67	3	10,00
c) Algunas veces	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	5	16,67	1	3,33	4	13,33
d) Casi nunca	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	8	26,67	2	6,67
e) Nunca/ no conoce	0	0,00	0	0,00	2	6,67	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	6,67	0	0,00
Sumatoria	30		30		30		30		30		30		30		30	
Media		5,00		4,97		4,73		5,00		4,97		4,57		3,80		4,43
Mediana		5,00		5,00		5,00		5,00		5,00		5,00		5,00		5,00
Moda		5,00		5,00		5,00		5,00		5,00		5,00		5,00		5,00
Desviación estándar		0,00		0,18		1,01		0,00		0,18		0,77		1,52		0,97

Fuente: Elaboración Propia 2022

DIMENSION MANIPULACIÓN DE MERCANCIAS		
	FA	FR
a) Siempre	206	85,83
b) Casi Siempre	10	4,17
c) Algunas veces	10	4,17
d) Casi nunca	10	4,17
e) Nunca/ no conoce	4	1,67
Sumatoria	240	
Media		4,68
Mediana		5,00
Moda		5,00
Desviación estándar		0,87

Fuente: Elaboración Propia 2022

Indicadores de la Dimensión Servicios generales								
	Mantenimientos locativos y preventivos		Desmalezad o		Limpieza de muelle		Alimentación de personal	
	FA	FR	FA	FR	FA	FR	FA	FR
a) Siempre	21	70,00	25	83,33	24	80,00	19	63,33
b) Casi Siempre	3	10,00	4	13,33	1	3,33	6	20,00
c) Algunas veces	3	10,00	1	3,33	3	10,00	5	16,67
d) Casi nunca	0	0,00	0	0,00	1	3,33	0	0,00
e) Nunca/ no conoce	3	10,00	0	0,00	1	3,33	0	0,00
Sumatoria	30		30		30		30	
Media		4,30		4,80		4,53		4,47
Mediana		5,00		5,00		5,00		5,00
Moda		5,00		5,00		5,00		5,00
Desviación estándar		1,29		0,48		1,04		0,78
Fuente: Elaboración Propia 2022								

Dimensión Servicios generales		
	FA	FR
a) Siempre	89	74,17
b) Casi Siempre	14	11,67
c) Algunas veces	12	10,00
d) Casi nunca	1	0,83
e) Nunca/ no conoce	4	3,33
Sumatoria	120	
Media		4,53
Mediana		5,00
Moda		5,00
Desviación estándar		0,95
Fuente: Elaboración Propia 2022		

Indicadores de la dimensión Procesos de exportación								
	Aranceles		Inspeccion es Físicas		Inspeccion es		Libre platica	
	FA	FR	FA	FR	FA	FR	FA	FR
a) Siempre	30	100,00	29	96,67	29	96,67	27	90,00
b) Casi Siempre	0	0,00	1	3,33	1	3,33	2	6,67
c) Algunas veces	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	3,33
d) Casi nunca	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00
e) Nunca/ no conoce	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Sumatoria	30		30		30		30	
Media		5,00		4,97		4,97		4,87
Mediana		5,00		5,00		5,00		5,00
Moda		5,00		5,00		5,00		5,00
Desviación estándar		0,00		0,18		0,18		0,43

Fuente: Elaboración Propia 2022

Dimensión Procesos de exportación		
	FA	FR
a) Siempre	115	95,83
b) Casi Siempre	4	3,33
c) Algunas veces	1	0,83
d) Casi nunca	0	0,00
e) Nunca/ no conoce	0	0,00
Sumatoria	120	
Media		4,95
Mediana		5,00
Moda		5,00
Desviación estándar		0,25

Fuente: Elaboración Propia 2022

Variable Estrategias de exportación		
	FA	FR
a) Siempre	568	85,67
b) Casi Siempre	54	8,14
c) Algunas veces	30	4,52
d) Casi nunca	11	1,66
e) Nunca/ no conoce	27	4,07
Sumatoria	663	
Media		4,63
Mediana		5,00
Moda		5,00
Desviación estándar		0,94

Fuente: Elaboración Propia 2022





