UNIVERSIDAD DE ANTIOQUIA

Estrategias de recaudo y control en el impuesto de industria y comercio en los Municipios de Apartadó y Turbo

Luis Fernando Barón Cuesta
Irma María Gómez Rios
Mayra Alejandra Bonilla Carreño

Trabajo de grado presentado para optar al título de Especialista en Gestión Tributaria

Asesora
Angela Piedad Soto Marin, Magíster (MSc) en Tributación y Política Fsical

Universidad de Antioquia
Facultad de Ciencias Económicas
Especialización en Gestión Tributaria
Medellín, Antioquia, Colombia
2025

Cita	(Barón, Gómez & Bonilla, 2025)
Referencia **Estilo APA 7 (2020)**	Barón Cuesta, L. F, Gómez Ríos, I. M. & Bonilla Carreño, M. A. (2025). *Estrategias de recaudo y control en el impuesto de industria y comercio en los Municipios de Apartadó y Turbo*. [Trabajo de grado especialización]. Universidad de Antioquia, Medellín, Colombia.

creative commons BY NC SA

Especialización en Gestión Tributaria , Cohorte II.

Grupo de Investigación. Análisis Numérico y Financiero: Matemáticas aplicadas para la industria

Centro de Investigaciones en Ciencia la Información (CICINF).

Centro de Documentación Educación

Repositorio Institucional: http://bibliotecadigital.udea.edu.co

Universidad de Antioquia - www.udea.edu.co

El contenido de esta obra corresponde al derecho de expresión de los autores y no compromete el pensamiento institucional de la Universidad de Antioquia ni desata su responsabilidad frente a terceros. Los autores asumen la responsabilidad por los derechos de autor y conexos.

Tabla de contenido

Resumen.....4

Abstract……...……..5

Introducción……..6

Referencias…….34

Resumen

La presente investigación analiza el impacto del sistema tributario en el desarrollo económico regional, tomando como caso de estudio el puerto de Urabá en Colombia. En el contexto de modernización económica y apertura comercial, los puertos del país se consolidan como nodos logísticos clave, lo que genera retos en materia de fiscalización, control aduanero y eficiencia en el recaudo tributario. Este estudio aborda la necesidad de una ejecución fiscal eficiente, respaldada por un marco normativo actualizado y coherente con los acuerdos internacionales de comercio y tributación. Se examinan los efectos de los incentivos fiscales, regímenes especiales, zonas francas y convenios de doble imposición en contextos con economías emergentes. Además, se identifican problemáticas estructurales que afectan la eficiencia tributaria en zonas portuarias, como la baja capacitación del personal, informalidad económica y debilidad en los controles estatales. Se plantea el fortalecimiento de la trazabilidad fiscal y aduanera como mecanismo esencial para mejorar el recaudo y reducir la evasión. El análisis del puerto de Urabá permite comprender la interacción entre el crecimiento portuario, el diseño de políticas fiscales territoriales y la fiscalización diferenciada, concluyendo que el fortalecimiento institucional en materia tributaria es fundamental para un desarrollo económico sostenible y equitativo en regiones portuarias.

Palabras clave: sistema tributario, fiscalización, puerto de Urabá, incentivos fiscales, evasión tributaria, desarrollo económico regional.

Abstract

This research analyzes the impact of Colombia's tax system on regional economic development, focusing on the case of the port of Urabá. Within the context of economic modernization and trade liberalization, Colombian ports have become key logistical hubs, posing challenges for tax administration, customs oversight, and revenue efficiency. The study emphasizes the importance of effective fiscal management within a legal framework aligned with international trade and taxation agreements. It examines the influence of tax incentives, special regimes, free trade zones, and double taxation treaties in emerging regional economies. Additionally, it identifies structural issues that hinder fiscal effectiveness in port areas, such as low-skilled human resources, informal economies, and weak institutional oversight. Strengthening fiscal and customs traceability is proposed as a key strategy to improve revenue collection and reduce evasion. The case analysis of Urabá illustrates the interplay between port growth, the design of territorial tax policies, and the implementation of differentiated fiscal control. The study concludes that institutional and regulatory strengthening in the tax sector is essential for achieving sustainable and equitable economic development in Colombia's port regions.

Keywords: tax system, fiscal control, Urabá port, tax incentives, tax evasion, regional economic development.

Introducción

Colombia es un país que ha venido desarrollando un cambio económico – social significativo en los últimos años, esto basados en los recursos naturales y ubicación demográfica con los que el mismo país cuenta; en la actualidad el país tiene nueve puertos en todo el territorio nacional que dan crecimiento de manera interna y lo impulsa a nivel internacional, permitiendo el ingreso de inversión extrajera, competitividad global, competencia justa en precios.

Con la presente propuesta se da a conocer en varias perspectivas, la importancia que tiene una buena ejecución fiscal, controles constantes, la aplicación de las normas, el desarrollo del libre comercio entre otros aspectos.

Aspectos como la informalidad, el trabajo empírico, bajo personal capacitado, infraestructura, ubicación de zonas riesgosas, son factores los cuales influyen en el desarrollo de estas economías, por ende, el estado ve la necesidad en determinar estrategias que permitan el recaudo de impuestos en los departamentos donde se ubican los puertos.

Basados en la trazabilidad mencionada anteriormente, también es preciso mencionar que todos estos cambios deben reglamentados en las normas y la ley, la cual si bien es de conocimiento que no puede ser retroactiva, por ende se adecuan las disposiciones basados en la esencia inicial; desde la perspectiva legal y fiscal se establecen incentivos tributarios, fondos de promoción, beneficios en acuerdos comerciales, creando los acuerdos de convenios de tributación, mayor regulación en el sistema cambiario, aduanero y tributario.

Es por ello que la evolución es un engrane donde cada parte es fundamental para que las estrategias de crecimiento sean con impacto progresivo y positivo, al transcurrir dichos cambios cada puerto en Colombia tiene un foco de productividad, adecuaciones de infraestructura, lineamientos y donde la norma puede ser más flexible o más rígida en pro del buen desarrollo y sostenimiento del país.

Tomando como base lo descrito anterior esta investigación permite conocer de manera detallada como es el desarrollo en el puerto de Urabá, de esta misma forma como opera la rama fiscal en el estado, que pros y contra tiene la economía en este sector, que tipo de economía desarrolla y de manera más específica como impacta el recaudo de los impuestos para el municipio.

En la línea de investigación que se presenta, se tiene en cuenta aspectos como el medio ambiente, tasa de ilegalidad, ubicación geográfica, estudios comparativos de mercado, modelos de negocio, personal capacitado, control por las entidades competentes, siendo estudiadas y aplicadas en la presente investigación para entender como en el giro del negocio impacta el fisco para Colombia dando mayor crecimiento.

1 Planteamiento del problema

1.1. Descripción del problema

Colombia es uno de los países suramericanos que sufren cambios tributarios constantes, también por parte de los empresarios y asesores empresariales es primordial cumplir con las normas que se rigen, estando en una economía versátil, constante y en desarrollo, es fundamental cumplir con dichas normas, en sectores como los puertos donde la economía impacta de manera nacional e internacional.

El puerto de Urabá ubicado en el sur-oriente del golfo de Urabá, puerto que inicia funcionamiento gracias un acuerdo entre el departamento de Antioquia y la firma alemana "Siemens Bauunion" basados en estudios previos en la zona, donde se tiene en cuenta aspectos como el tiempo, ríos, mareas, producción agrícola, políticas de comercio entre otros.

Dando inicio en el año 1964 a las primeras exportaciones de banano en este puerto, da crecimiento a esta zona, de la misma forma estableciendo parámetros de comercio, controles portuarios y reglamentación en el recaudo de impuestos, este puerto considerado privado y al servicio de UNIBAN y BANACOL, promueve alrededor de 1.8 millones de toneladas anualmente, con una movilidad de alrededor de 500 barcos tanto en las importaciones como en las exportaciones (Rivera, 2014).

Debido a la ubicación del puerto y con todos los avances o desarrollo que ha tenido, también se ha venido presentando un margen bajo de contribución, por causas como la informalidad, desconocimiento del ámbito legal, evasión de impuestos, que de manera indirecta se relacionan la operatividad de los puertos; esto ha provocado que el desarrollo económico en este sector no sea el esperado e impacta los recursos para el municipio y el estado.

Las entidades pertinentes que intervienen en estas actividades día a día implementan estrategias de control para disminuir la elusión, apoyados en las herramientas que se adaptan como medios electrónicos, cruce de información suministrada por las entidades y los demás contribuyentes, pero no es suficiente ni oportuno en la operatividad.

Se ve la necesidad de replantear las estrategias para incentivar y que voluntariamente los que hacen parte de las actividades las desarrollen bajo parámetros que van en armonía a la contribución del recaudo del Impuesto de Industria y comercio en los municipios donde se ubican los puertos, que son Turbo y Apartadó.

1.2. Formulación del Problema

¿Qué impacto fiscal tienen los puertos ubicados en el Urabá, para contribuir con el recaudo de impuesto de Industria y Comercio en los municipios de Turbo y Apartadó al inicio de actividades en los puertos?

1.3. Delimitación conceptual

El desarrollo de la presente investigación estará enfocada en los municipios de Turbo y Apartadó orientada al desarrollo del Puerto de Urabá, que opera desde hace 60 años en el país; la ejecución de los proyectos con Puerto Antioquia, que estará ubicado en el mar caribe a 2600 metros agua arriba de la desembocadura del río León, ubicado en el costado Sur del municipio, enfocado en ser un puerto multipropósito para exportar e importar contenedores con vehículos entre otros; también se encuentra el Puerto Pisisí, ubicado en el litoral de la bahía, con cercanía a los puertos de Barranquilla, Cartagena y Santa Marta con la finalidad de construcción de patios multipropósito, y Puerto del Darién frente a Panamá un puerto multipropósito con muelles de almacenamiento para 2 millones de toneladas anualmente (Betancur, 2022).

El análisis está basado en el recaudo de los tributos que actualmente intervienen en el desarrollo social, económico y tecnológico en esta zona, la metodología de mercado a nivel nacional y en el exterior, los parámetros legales, los márgenes de contribución, la tributación nacional y departamental.

El recaudo de las empresas que están implícitas en la operación, serán objeto de estudio el cual proporcionarán cifras más acertadas en tiempo actual y apoyados en las bases de datos de las entidades que regulan estos tributos.

2 Justificación

La presente monografía tiene el propósito de establecer estrategias de recaudo y control por medio de la contribución del impuesto de Industria y Comercio de los municipios de Turbo y Apartadó que promueven el desarrollo económico y social del puerto del Urabá, basados en aspectos que intervienen directa e indirectamente en la operación y de esta forma les permite a los municipios realizar un recaudo asertivo, oportuno y eficiente.

Los municipios mencionados anteriormente intervienen, controlan y vigilan que las operaciones económicas sean ejercidas de manera legal, bajo los criterios de ley y que cumplan con el propósito de crecimiento y desarrollo social y económico tanto en territorio municipal, departamental y la dirección de impuestos y aduanas nacionales (DIAN) a nivel nacional como en el extranjero.

De acuerdo con lo dicho, factores como la inflación, sistema político, la pandemia, las reformas tributarias, el mercado mundial entre otras son de vital importancia en el análisis de la información que tiene la presente investigación, Colombia debe adaptarse y transformase bajo las situaciones que le impacte.

Bajo lo descrito se considera también importante mencionar que la tributación en el país cuenta con cambios constantes en el sistema de tributación, motivo que hace necesario, estar actualizados, entender la necesidad del porque se implementan estos cambios, que impacto generan, el alcance que tiene para los sectores económicos.

Basados en estos cambios, la globalización ha sido un proceso que integró cambios significativos en los enfoques como la economía, lo social, lo cultural y político dando impulsos significativos a factores como el comercio, dando una apertura al mundo promoviendo la inversión extranjera, generando renovación, innovación, canales de comunicación, así mismo una reglamentación coherente que permita la libre comercialización, de una forma legal.

Abriendo camino en la competitividad en el mercado internacional, esta época le permitió al país un desarrollo de infraestructuras, aumento de capital y mayor generación de empleo; Colombia se da a conocer por la exportación de productos naturales como frutas, granos, flora entre otras (Perez, 2023).

Bajo todos estos cambios y adaptaciones, el país que ha contado con hechos poco favorables para su reconocimiento internacional, por temas como el narcotráfico, la corrupción, la droga, pero con la evolución, a través de los años, se ha trabajado en pro transformar su imagen, con el desarrollo, con estrategias de conciencia, incentivando con beneficios, alternativas de formalización, manteniendo controles constantes que permitan la veracidad y eficacia de este cambio.

Por lo anterior mencionado, se considera que en el puerto de Urabá se relacionan diferentes actividades económicas que tienen el mismo propósito y es generar desarrollo para el país, es de vital importancia enfatizar desde el punto de vista tributario bajo el recaudo como estas empresas

operan, principalmente porque el estado opera con los ingresos que se obtienen del recaudo que realizan las sociedades en el país, desde el punto de vista legal y fiscal es necesario para constatar que estas contribuciones son las efectivas y oportunas.

Por los motivos descritos, el estado colombiano trabaja de manera constante para establecer normas, criterios y parámetros que regulen el recaudo de los impuestos en el país, tomando como base los altos niveles de informalidad; en los últimos años con la implementación y adaptación de las normas internacionales de información financiera, se han implementado regulaciones electrónicas las cuales le permite al estado cruzar información, cotejar transacciones para evaluar procedencia, establecer márgenes y estadísticas de cifras que el país puede tener, basados en la información que los contribuyentes reposan directamente en las bases de datos de las entidades de fiscalización y control.

También es importante dar enfoque y realizar una fiscalización de los ingresos que generan los contribuyentes, como se mencionó anteriormente estos son indirectamente los ingresos del estado y con ellos basados en un presupuesto se distribuyen de manera proporcional a la necesidad del estado para una mejora y contribución social que le permita generar estabilidad al país.

De esta manera los puertos de Colombia son un foco principal de economía para el país, por medio de la investigación se entiende porque a pesar de estar activos en funcionamiento, debe seguir realizándose inversión en este sector, como el desarrollo de una ampliación permite un crecimiento al país, generando empleos, creación de empresas, realizando más visible al país para el mercado internacional y evaluando que estos cambios deben realizarse paulatinamente por etapas, para que la inversión que se emplea se vaya recuperando así mismo y no incurrir en inversiones exorbitantes que no se puedan ejecutar de manera positiva y completa.

Para finalizar el contexto, cuando el estado realiza este tipo de inversiones tiene así mismo la proyección económica que esta debe generar, en tiempo, en recursos, en inclusión, a nivel social, nacional, departamental y municipal, es por ello que también es importante mencionar que la profesión contable tiene gran importancia, siendo una de las profesiones que directamente interviene en el sector económico tanto para los contribuyentes como para el estado; está en el profesional generar una equidad aplicada en el campo de acción y estar en constante actualización y actuación para brindar una oportuna ejecución y asesoría que asegure y salvaguarde los interés por las partes (Manuel, 2023).

3 Objetivos

3.1. Objetivo General

Determinar estrategias y controles por medio de la contribución que reciben los municipios de Turbo y Apartadó mediante el recaudo del impuesto de industria y comercio.

3.2. Objetivos específicos

- Identificar las empresas o personas naturales activas que ejercen su actividad económica en los municipios de Turbo y Apartadó.

- Analizar las normas fiscales que rigen en los municipios de Turbo y Apartadó, tanto en la obligatoriedad como en los beneficios tributarios, incentivos y los tiempos de aplicabilidad.

- Determinar la contribución que tienen las empresas en los municipios de Turbo y Apartadó bajo el recaudo del Impuesto de Industria y Comercio, mediante las actividades económicas que desarrollan estas y realizar su proyección de recaudo para los próximos tres (3) años tomando como base la información obtenida.

4 Marco teórico

4.1. Marco histórico

Desarrollo portuario en Colombia

Desde 1886 cuando fue nombrada oficialmente la Republica de Colombia, ha sido un país con biodiversidad natural, que le ha permitido tener un desarrollo interno positivo en un ritmo constate, evolucionando de manera independiente y progresiva para la nación; creando esquemas democráticos, sociales que permitían un equilibrio adecuado.

Así mismo los demás países generaban su sostenimiento, algunos afrontando con más dificultades que otros, debido a la guerra, a su territorio o la jerarquía; a mediados del siglo XIX cuando se dio inicio a la globalización, Colombia se involucró en este desarrollo iniciando exportaciones de productos como el tabaco, la quina y el oro (Falla, 2018).

En 1967 bajo el decreto 444, se crea el estado aduanero y de control cambiario, estipulando parámetros precisos que reglamentan la operatividad del país en el mercado internacional, definiendo temas como medios de pago, captación de divisas, la libertad de exportación en ciertos productos, también por medio de la importación el ingreso de suministros al territorio para el desarrollo en campos de seguridad y salud, apertura de los servicios especializados de forma internacional, la financiación por fuentes de terceros, la inversión de fuente extrajera, manejo de la deuda externa, impuso a sectores económicos con viabilidad de crecimiento (Valderrama, 1967).

El desarrollo portuario colombiano data de los años 1500, cuando los Conquistadores Españoles llegaron al país por el Puerto del Darién, fundando Santa Marta la Antigua, por el Océano Atlántico. Posteriormente, en los años 1525 y 1533 fundaron a Santa Marta y Cartagena respectivamente; Cartagena, para aquella época, se convertiría en el puerto más importante de Suramérica en cuanto a comercio exterior con el continente europeo. En el año 1620 es fundada la ciudad de Barranquilla, que pasaría a ser la única vía de comunicación entre el interior del país y la Costa Atlántica. Cartagena construye posteriormente el canal del dique, dando lugar a navegación en canoas para el año 1582, y barcos de vapor en 1886. Barranquilla construyó un ferrocarril que la uniría con Puerto Colombia, desplazando así a Santa Marta y Cartagena y dando lugar a un gran desarrollo local; por lo anterior, estas dos ciudades construirían también un ferrocarril para salir al rio. Dicho ferrocarril fue llevado hasta Ciénaga, contribuyendo así a la expansión de la zona bananera y Cartagena hasta Calamar, esto entre 1891 y 1893. En 1938, Barranquilla alcanzaría su salida al mar en Bocas de Ceniza, cuando fue abierta la desembocadura del Rio Magdalena en el mar Caribe.

En el Océano Pacifico, el puerto de Buenaventura fue el primero, su construcción data del año 1539, localizado en la isla de Cascajal. A partir de allí, se comenzó a construir una vía Buenaventura-Cali, que fue terminada cuatros siglos después en el año 1946. En 1878 se inicia la construcción del ferrocarril Cali-Buenaventura, terminado para el año 1915, pero solo hasta el año

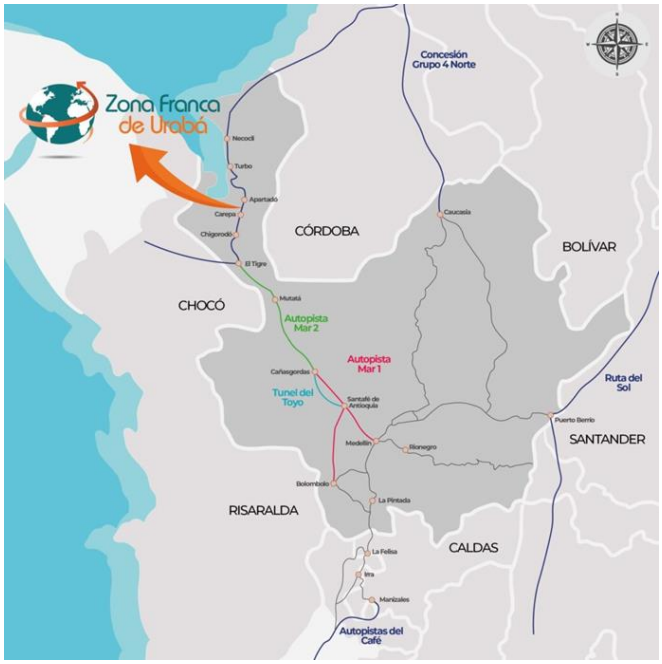
1922 comenzó a movilizarse carga, con la construcción del Muelle Rengifo, primero de tipo moderno en todo el país. En 1946 se inicia la ampliación del puerto, posterior a la construcción del Malecón que fue terminada para el año 1930 (Lopez, 2023).

Hasta la década de los años 1950, los puertos fueron pasando de "manos" en cuanto a su administración, pero la creciente demanda y aumento de la economía, dio lugar a que se creara por Ley 154 de 1959(1) la empresa Puertos de Colombia, catalogada como establecimiento público adscrito al Ministerio de Obras Públicas, con el único objetivo de administrar y garantizar el correcto funcionamiento de los puertos nacionales en coordinación con la demanda del comercio nacional e internacional. Posterior a su creación, se dio inicio al "primer programa racional de inversiones en obras y equipos para todos los puertos". Para la década del 75, se empezó a evidenciar el rezago de los puertos nacionales en comparación con los cambios y desarrollos portuarios a nivel mundial, tanto en transporte marítimo como en tecnología portuaria.

Oportunidades de los puertos de Urabá

Los puertos ubicados en el Urabá, presenta diversas oportunidades económicas y logísticas. Algunas de las más relevantes son:

1. **Conectividad Estratégica:** Su ubicación facilita el acceso a mercados tanto nacionales como internacionales, conectando el Caribe colombiano con el interior del país y otras regiones.



2. **Desarrollo Logístico:** Con la infraestructura adecuada, el puerto puede convertirse en un nodo logístico clave, impulsando el transporte de mercancías y reduciendo costos de envío.
3. **Crecimiento del Comercio Internacional:** La posibilidad de atraer inversiones extranjeras y fomentar el comercio internacional, especialmente con países cercanos en Centroamérica.
4. **Recursos Naturales:** La región cuenta con abundantes recursos naturales, como productos agrícolas y minerales, que pueden ser exportados a través del puerto.
5. **Inversiones en Infraestructura:** Existen oportunidades para invertir en el desarrollo y modernización de la infraestructura portuaria y vial, lo que puede aumentar la capacidad y eficiencia del puerto.
6. **Desarrollo Sostenible:** Implementar prácticas sostenibles en la operación portuaria puede atraer a empresas que buscan minimizar su impacto ambiental.
7. **Turismo:** Potencial para el desarrollo del turismo, tanto por la belleza natural de la región como por su historia cultural, lo que puede generar más tráfico y actividades económicas.

Estas oportunidades, si se manejan adecuadamente, pueden transformar el puerto de Urabá en un motor de desarrollo para la región y el país (Pachon, 2023).

4.2. Marco Conceptual

De acuerdo con la importancia que tienen los puertos en Colombia, el puerto de Urabá no solo es crucial para el comercio y la economía regional, sino que también tienen un impacto fiscal positivo, que puede fortalecer tanto la economía local como la nacional, debido a varios factores como la generación de ingresos, especialmente en sectores como la importación, exportación y logística, contribuyen a los ingresos fiscales a través de impuestos como el IVA, el impuesto de renta y los aranceles que benefician al gobierno.

La actividad portuaria genera empleo directo e indirecto, lo que a su vez incrementa la base de contribuyentes y el recaudo de impuestos sobre la renta de personas naturales y aportes a la seguridad social, suele acompañarse de inversiones en infraestructura, como carreteras y servicios públicos, que pueden ser financiadas a través de impuestos y contribuir al desarrollo regional.

La expansión de operaciones en Urabá puede promover el desarrollo de industrias relacionadas, como la manufactura y los servicios, aumentando la base tributaria en la región; en algunos casos, se ofrecen incentivos fiscales para atraer inversiones, lo que puede reducir temporalmente el recaudo, pero a largo plazo puede generar un aumento en la actividad económica y, por ende, en el recaudo.

Al facilitar la importación y exportación de bienes, los puertos impulsan el comercio, lo que puede resultar en un aumento en la recaudación de aranceles y otros impuestos relacionados; los puertos pueden mejorar la balanza comercial del país, favoreciendo su estabilidad económica y fiscal.

Para analizar el impacto fiscal por medio del recaudo del impuesto de Industria y Comercio en los puertos ubicados en Urabá sobre las empresas que operan en esta región, se puede considerar Que tiene varios aspectos claves para el desarrollo tanto fiscal como económico (Granados, 2023).

1. Importancia de los Puertos en la Economía Regional

Conectividad y Comercio: Los puertos facilitan el comercio nacional e internacional, mejorando la competitividad de las empresas locales.

Generación de Empleo: La operación de puertos genera empleo directo e indirecto, lo que incrementa la base impositiva local.

2. Efectos en el Recaudo de Impuestos

Impuestos Directos: Las empresas que operan en los puertos pagan impuestos sobre la renta, lo que se traduce en ingresos para el gobierno.

Impuestos Indirectos: El aumento de la actividad económica genera impuestos al valor agregado (IVA) y otros tributos relacionados con el consumo.

3. Incentivos Fiscales

Zonas Francas y Beneficios: En algunos casos, los puertos en Urabá pueden estar asociados a zonas francas que ofrecen beneficios fiscales a las empresas, lo que puede afectar el balance del recaudo.

4. Infraestructura y Desarrollo

Inversión en Infraestructura: La calidad de la infraestructura portuaria impacta la eficiencia operativa, influyendo en el crecimiento de las empresas y, por ende, en el recaudo fiscal.

Desarrollo Sostenible: La sostenibilidad de las operaciones portuarias también puede influir en el largo plazo, afectando el entorno fiscal.

5. Impacto en el Entorno Empresarial

Atractivo para Inversionistas: La existencia de puertos eficientes puede atraer inversiones, aumentando el número de empresas y, por lo tanto, el potencial de recaudo fiscal.

Competitividad Regional: La capacidad de los puertos de Urabá para competir con otras regiones puede determinar la salud fiscal del área.

El impacto fiscal de los puertos en Urabá es multifacético, involucrando tanto ingresos directos como indirectos, además de consideraciones sobre incentivos y la calidad de la infraestructura. Un análisis detallado podría incluir datos específicos sobre los recaudos fiscales antes y después de la expansión o modernización de los puertos, así como la evaluación de políticas fiscales y su relación con la actividad portuaria (Pulido, 2023).

4.3. Contextualización Actual

La presente monografía enfoca su desarrollo en los municipios de Turbo y Apartadó quienes se ubican en el desarrollo del puerto ubicado en la Urabá, subregión del departamento de Antioquia, debido a su posición geográfica estos municipios proporcionan desarrollo local y nacional, así mismo para el crecimiento económico y social de los municipios se debe implementar estrategias y controles que permitan que las empresas o personas naturales ejerzan sus actividades sobre la legalidad, reduciendo a los porcentajes mínimos la evasión de impuestos; apartando la informalidad y minimizando la realización de actividades ilícitas que se puedan propiciar en esta zona, como lo son el contrabando, lavado de activos, narcotráfico y financiación al terrorismo.

En mención de lo anterior los municipios de Turbo y Apartadó, son los directamente relacionados en el recaudo de impuestos en materia municipal, que a su vez impacta este mismo de manera nacional, ahora con la normatividad actual que permite cruzar la información en tiempos más cortos; brindando alternativas de formalización como el régimen simple de tributación, incentivos para los inscritos en el régimen preferencial entre otros, brindando la adecuada orientación y acompañamiento en el proceso de adaptación por parte de los contribuyentes.

Las entidades del estado que pueden brindar este tipo de proceso y acompañamiento son las alcaldías de los municipios, entidades de regulación portuaria y la dirección de impuestos y aduanas nacionales (DIAN).

4.4. Marco Legal

Durante las décadas previas a los años 90, la gestión de los puertos colombianos estaba bajo el control directo del Estado a través de instituciones como Puertos de Colombia (en la época conocida como INCO), y otras entidades regionales, La fiscalización y el control tributario eran realizados por entidades del gobierno central como la Contraloría General de la República y la

Dirección Nacional de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN), pero la gestión y operación de los puertos no contaba con un esquema moderno de concesiones o participación del sector privado. El control fiscal era menos eficiente debido a la falta de infraestructura moderna de monitoreo, la centralización de los recursos y la debilidad en los mecanismos de rendición de cuentas, Regulación Limitada en Materia de Contribuciones:
Las contribuciones de los puertos se limitaban a las tarifas básicas por servicios portuarios, sin una regulación tan precisa para fomentar el desarrollo de infraestructuras o la eficiencia operativa, Había una dependencia de recursos públicos para el mantenimiento y expansión de los puertos, lo que en ocasiones llevaba a ineficiencias en la gestión fiscal.
Las leyes en materia de control ambiental y seguridad portuaria eran limitadas, y la fiscalización en esos aspectos era aún menos rigurosa. No existían regulaciones estrictas que obligaran a los puertos a seguir estándares internacionales en estos campos.

La Ley 1 de 1991 establece el marco normativo para el funcionamiento de los puertos en Colombia, incluyendo el régimen de concesiones y las tarifas que los usuarios deben pagar por el uso de los puertos.

Artículo 1: Define el objeto de la Ley, que es regular la construcción, explotación y administración de los puertos en Colombia. Establece que el Estado puede delegar la operación y explotación de los puertos mediante concesiones a empresas privadas, que serán las responsables de la generación de ingresos por los servicios prestados.

Artículo 2: Establece la obligación del Estado de velar por el correcto funcionamiento de los puertos, buscando el desarrollo económico del país y la región. Los ingresos generados por los puertos deben contribuir al desarrollo de las infraestructuras portuarias.

Artículo 3: Establece la posibilidad de fijar tarifas por los servicios prestados por los puertos y la obligación de la Superintendencia de Puertos y Transporte de regular y controlar estas tarifas para garantizar la transparencia y eficiencia en su aplicación.

Artículo 28: Regula la posibilidad de concesionar los puertos, permitiendo que las empresas concesionarias fijen tarifas de acuerdo con sus costos operativos y objetivos de rentabilidad. Estas tarifas estarán sometidas al control de las autoridades competentes.

Artículo 29: Establece que el producto de las tarifas, generadas por la operación portuaria y la prestación de servicios conexos, debe ser utilizado para el mantenimiento y expansión de la infraestructura portuaria, así como para la financiación de proyectos de mejora en el servicio.

Ley 80 de 1993 - Estatuto General de Contratación de la Administración Pública

La Ley 80 de 1993 regula las contrataciones de la administración pública y tiene un impacto directo en la gestión de los puertos y sus ingresos cuando estos son manejados por concesionarios privados.

Artículo 23: Regula los principios de la contratación pública, destacando la transparencia, la eficiencia y la economía. Los contratos de concesión portuaria deben garantizar que los ingresos generados sean manejados de manera adecuada y de acuerdo con estos principios.

Artículo 30: Establece que los ingresos derivados de las concesiones deben ser manejados conforme a las condiciones pactadas en los contratos, lo cual incluye la fijación de tarifas y su control por parte de las autoridades.

Decreto 1071 de 1999 - Decreto Único Reglamentario del Sector Transportes

Este decreto reglamenta la Ley 1 de 1991 y establece los detalles operativos de las concesiones portuarias, incluyendo la administración de los ingresos y el control de tarifas.

Artículo 2.3.5.1.3: Define las fuentes de ingresos de los puertos, que incluyen las tarifas por la prestación de servicios portuarios, tales como carga, descarga, almacenamiento, y otros servicios relacionados. Estos ingresos deben ser utilizados para el mantenimiento de la infraestructura y el cumplimiento de las obligaciones contractuales.

Artículo 2.3.5.1.4: Regula las tarifas que deben ser aprobadas por la Superintendencia de Puertos y Transporte, garantizando que las tarifas sean razonables y no afecten la competitividad del sector.

Artículo 2.3.5.1.5: Establece los mecanismos de control de los ingresos generados por los puertos, a través de auditorías y supervisión de las entidades competentes. Ley 142 de 1994 - Ley de Servicios Públicos Domiciliarios

Aunque esta ley está principalmente dirigida a la regulación de los servicios públicos domiciliarios, tiene implicaciones indirectas sobre los ingresos en los puertos en lo relacionado con los servicios de agua, energía y saneamiento.

Artículo 26: Regula los mecanismos de control y supervisión de los ingresos derivados de los servicios públicos prestados en instalaciones portuarias, como el agua y el alcantarillado. Establece que las tarifas deben ser aprobadas por la Superintendencia de Servicios Públicos.

Ley 1430 de 2010 - Ley de Reformas Tributarias

La Ley 1430 de 2010 tiene un impacto en los ingresos de los puertos al regular el tratamiento fiscal y tributario de las empresas que operan en los puertos, incluidos los concesionarios.

Artículo 49: Regula el régimen tributario de las concesiones portuarias, permitiendo que las empresas concesionarias se acojan a ciertos beneficios fiscales en función de los ingresos generados por la operación de los puertos.

Artículo 50: Modifica la tributación sobre los ingresos generados por actividades económicas en puertos, como el comercio de mercancías y la prestación de servicios logísticos.

Ley 1753 de 2015 - Plan Nacional de Desarrollo

La Ley 1753 de 2015 establece la política económica y fiscal para el desarrollo del país, incluyendo la mejora de la infraestructura portuaria.

Artículo 77: Establece incentivos fiscales y de inversión para las empresas que operan en sectores estratégicos como los puertos. Esto afecta indirectamente los ingresos generados, promoviendo la inversión en infraestructura y el aumento de la competitividad.

Los ingresos generados en los municipios de Turbo y Apartadó provienen principalmente del desarrollo de las actividades industriales, comerciales y de servicios, tales como la carga, descarga, almacenamiento y otros servicios relacionados. El marco legal que regula estos ingresos está compuesto por diversas leyes y decretos que establecen principios de transparencia, eficiencia y control fiscal sobre las tarifas y el manejo de los recursos generados. La **Ley 1 de 1991**, la **Ley 80 de 1993** y otros decretos como el **Decreto 1071 de 1999** regulan la concesión, operación y control fiscal de los puertos, mientras que la **Ley 142 de 1994** y la **Ley 1430 de 2010** tocan aspectos relacionados con los servicios públicos y la tributación. Las autoridades competentes, como la **Superintendencia de Puertos y Transporte** y la **Contraloría General de la República**, tienen un papel clave en la fiscalización de los ingresos generados en estos puertos.

La Constitución Política de Colombia en su artículo 95 consagra que toda persona está obligada a cumplir la Constitución y las leyes, y dentro de los deberes de la persona y del ciudadano se encuentra: “9. Contribuir al financiamiento de los gastos e inversiones del Estado dentro de los conceptos de justicia y equidad”. El Impuesto de Industria y Comercio es un tributo de carácter municipal. Según disposición del artículo 287 de la Constitución Política este es de competencia exclusiva de los municipios y debe adoptarlo las corporaciones públicas, Concejo Municipal.

Los impuestos territoriales existen por ley marco elaborada, aprobada por el poder legislativo nacional, la manera de reglamentar, administrar y regularizar los impuestos queda a disposición de

cada concejo municipal. Eso conlleva a los impuestos territoriales, en muchas ocasiones, tengan características poco claras, pueden poseer escasa normativa o en algunos casos la reglamentación tiene vacíos lo que genera imprecisiones y desconocimientos de las normas que lo regularizan. La existencia de acuerdos municipales para cada jurisdicción, así como las reglamentaciones tributarias diferentes dificultan al contribuyente y agentes retenedores establecer el lugar preciso para practicar la Rete fuente en el impuesto de industria y comercio, lo que conlleva a la evasión del ICA o doble tributación, así mismo, esto provoca desgaste a la administración tributaria en cuanto a la fiscalización y obtención del respectivo recaudo.

5 Metodología

Para desarrollar esta monografía se utilizará el diseño cuantitativo, antes de hablar sobre este, se mencionará algunas ventajas según (shuttleworth, 2008).

"La técnica cuantitativa es muy útil cuando un tema requiere simplificar información de datos, arrojando resultados descriptivos. Este tipo de diseño es muy práctico para llevar a cabo, se permite aplicar en cifras establecidas que siempre generará como resultado información útil concreta y precisa, siendo una metodología no experimental, la información depende del tamaño de las muestras; dependiendo de la información a evaluar puede generar resultados significativos con un grupo de muestra pequeño".

El diseño cuantitativo se define como; "un diseño transversal", poco flexible de todas las técnicas no experimentales, ya que abarca de manera específica y puntual la información de análisis, sea este aplicado a un estudio de caso individual o una amplia muestra general, este tipo de técnica debe ser llevado a cabo y diseñado con parámetros puntuales, aclarando que no existe ninguna estructura estandarizada para su aplicación" (Shuttleworth, 2008).
Basados en lo que expresan determinados actores de esta técnica se puede definir que la investigación a realizar es cuantitativa por la forma en que se desarrolla la propuesta siendo que al final de obtendrán unos resultados específicos sobre el tema en desarrollo de la investigación.
La información que se obtenga se va a poder comparar de la realidad de lo que se recauda en los municipios respecto de las proyecciones que se plantean para los años siguientes.
Para hacer la recopilación de datos en la presente monografía, se solicitará a cada secretaría de Hacienda de los municipios de Turbo y Apartadó la contribución del Impuesto de Industria y Comercio de los años 2021, 2022 y 2023.

Con esta información queremos obtener cifras reales para poder guiar y orientar nuestra investigación al campo de trabajo actual y real de las empresas que ejercen en estos municipios, para poder analizar y definir desde nuestros conocimientos y criterios que estrategias y controles se pueden establecer para el recaudo del impuesto de Industria y Comercio de las empresas que operan en estos municipios.

POBLACIÓN

La población de la investigación está delimitada a las empresas constituidas y ubicadas en los municipios de Turbo y Apartadó, que desarrollan sus actividades de manera directa e indirecta en los puertos ubicados en la región.

De la población de espera obtener toda la información que reposa en las bases de datos de la secretaría de Hacienda de cada municipio de forma actualizada para ser recopilada, tabulada, estudiada, medida y cuantificada.

La muestra en la investigación serán las empresas de actividad industrial, comercial y de servicios en el municipio.

La muestra puede ser definida como un SUBGRUPO DE LA POBLACIÓN.

Para seleccionar la muestra, primero se delimita las características de la población.

En nuestra investigación las muestras representativas deben contener todas las características de la población, para que los resultados sean generalizables, confiables y precisos.

Teniendo en cuenta el desarrollo de la investigación podemos afirmar, que la población que tenemos para desarrollar el trabajo son los municipios de Turbo y Apartadó.

La subregión del Urabá antioqueño es una de las nueve en las que se divide Antioquia. Ocupa una extensión de 11.664 km2, tiene una población 508.802 habitantes y la componen once municipios: Arboletes, Necoclí, San Juan de Urabá, San Pedro de Urabá, Apartadó, Carepa, Chigorodó, Mutatá, Turbo, Murindó y Vigía del Fuerte. Posee un accidente geográfico de suma importancia para el departamento y el país: el Golfo de Urabá, que está ubicado sobre el Mar Caribe y tiene una extensión de 1.500 mts2. En esta subregión predomina la pesca, la ganadería, la agroindustria, la explotación maderera, la agricultura y el turismo. Es una zona estratégica en la que se estudia la ejecución de futuros proyectos, como la modernización del puerto de Urabá (Beleño, 2023).

Actualmente, la zona portuaria del Golfo de Urabá en Antioquia cuenta con tres terminales portuarias en operación, dos públicas especializadas en carga de alimentos y una privada especializada en transporte de combustible.

Entre tanto, las nuevas terminales que se ubicarán en inmediaciones del municipio de Turbo (Antioquia) tendrán un papel fundamental para potenciar la economía regional y nacional dada su posición geográfica como punto multifuncional para el adecuado desempeño de la logística internacional, contribuyendo de manera significativa al desarrollo del comercio exterior de los departamentos del centro del país.

Las proyecciones de movilización de carga, en el caso del Puerto Bahía Colombia de Urabá es de 6,6 millones de toneladas y en el Puerto de Pisisi es de 1,7 millones de toneladas. Estos puertos se convierten en los más cercanas a los departamentos de Antioquia, Cundinamarca y el Eje cafetero, regiones que unidas generan el 70% del PIB del país (Velez, 2023).

6 Resultados

Se solicita a la secretaria de hacienda de los municipios de Turbo y Apartadó de manera electrónica y por escrito el recaudo del Impuesto de Industria y Comercio de los años 2021 – 2022 y 2023 segregados por actividad.

El municipio de Turbo cuenta con un total de 343 empresas que ofrecen servicios, según el directorio de empresas de Informa Colombia. Estas empresas se distribuyen en diferentes sectores, como:

- Servicios administrativos y de apoyo: 121 empresas.
- Servicios de salud: 26 empresas.
- Servicios educativos: 34 empresas.
- Servicios financieros: 16 empresas.
- Servicios de transporte: 59 empresas.
- Servicios de alojamiento y comida: 47 empresas.
- Servicios de entretenimiento y recreación: 40 empresas.

Según Informa Colombia, el municipio de Apartadó cuenta con 216 empresas, estas se dedican a diversas actividades como comerciales, industriales y de servicios.

- Servicios administrativos y de apoyo: 73 empresas.
- Servicios de salud: 16 empresas.
- Servicios educativos: 21 empresas.
- Servicios financieros: 9 empresas.
- Servicios de transporte: 37 empresas.
- Servicios de alojamiento y comida: 31 empresas.
- Servicios de entretenimiento y recreación: 29 empresas.

Es importante destacar que estas cifras pueden variar con el tiempo y pueden no reflejar la situación actual.

De acuerdo con la información suministrada por los entes territoriales y en un análisis de los estatutos que reglamentan los tributos en cada municipio, como los son el acuerdo No 24 de 2020 para Turbo y el acuerdo No 14 de 2021 para Apartadó se realiza una media para las tarifas de tributación en el impuesto de Industria y Comercio de acuerdo al sector de la actividad, se obtiene la siguiente información:

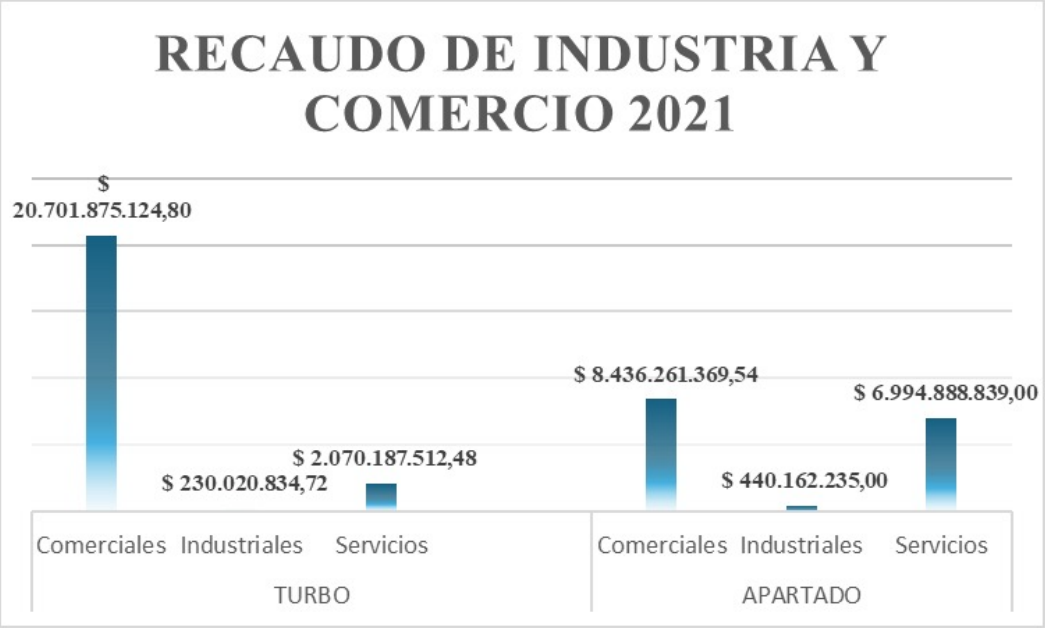
PROMEDIO DE TRIBUTACIÓN EN EL IMPUESTO DE INDUSTRIA Y COMERCIO		
SECTOR	TURBO	APARTADÓ
INDUSTRIAL	4,2 X 1000	7,4 X 1000
COMERCIAL	4,5 X 1000	8,2 X 1000
SERVICIOS	5,7 X 1000	10,2 X 1000

Con esta información se puede evidenciar que el recaudo de industria y comercio para el municipio de Apartadó es mayor en comparación al recaudo en Turbo, esto se debe a que Turbo cuenta con una ubicación en el puerto de Antioquia, un puerto marítimo multipropósito y esto le permite una ventaja comercial respecto de Apartadó, la cual le permite tener mayor número de empresas o personan naturales activas económicamente, de esta manera al mayor empresas ubicadas en este municipio, menor tarifa de aplicación y mayor recaudo del impuesto.

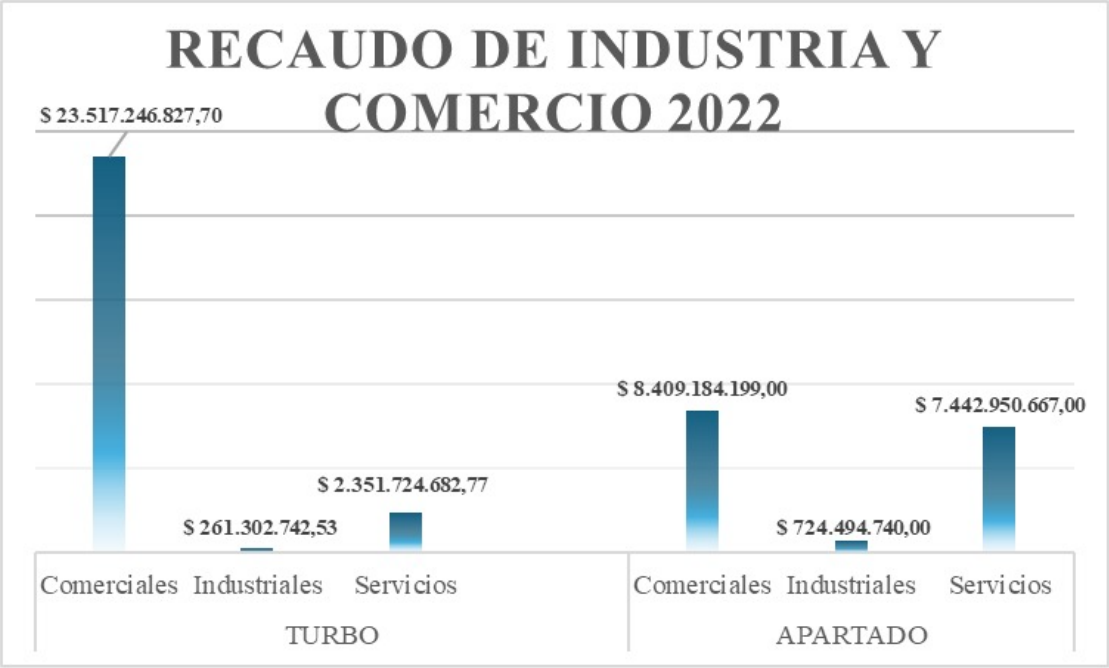
Por otra parte, se evidencia que los municipios cuentan con incentivos y/o beneficios tributarios, estos se aplican de acuerdo al desarrollo general del municipio, por su ubicación y desarrollo en el territorio, entre estos incentivos tenemos los siguientes por municipio:

INCENTIVOS TRIBURATIOS	
TURBO	**APARTADÓ**
Exoneración de impuestos el primer año para empresas con 1 a 10 empleados.	Descuentos por pronto pago en los impuestos predial y de Industria y Comercio.
Descuentos en licencias de construcción del 10% al 50%, según la zona y tipo de edificación.	Otorga exenciones en el Impuesto de Industria y Comercio a personas víctimas de delitos como secuestro, toma de rehenes y desaparición forzada. Estas exenciones no tienen un plazo definido, lo que representa un apoyo significativo para la reintegración económica de las víctimas en la región .
Clasificación de contribuyentes en régimen simplificado, ordinario o simple, con tarifas competitivas .	Se exonerará del pago de hasta el 100% del Impuesto de Industria y Comercio, su complementario de avisos y tableros a las personas naturales y jurídicas que decidan emprender proyectos empresariales industriales o de servicios con sede en la jurisdicción del Municipio de Apartadó, con sujeción a las condiciones estipuladas en el Estatuto.

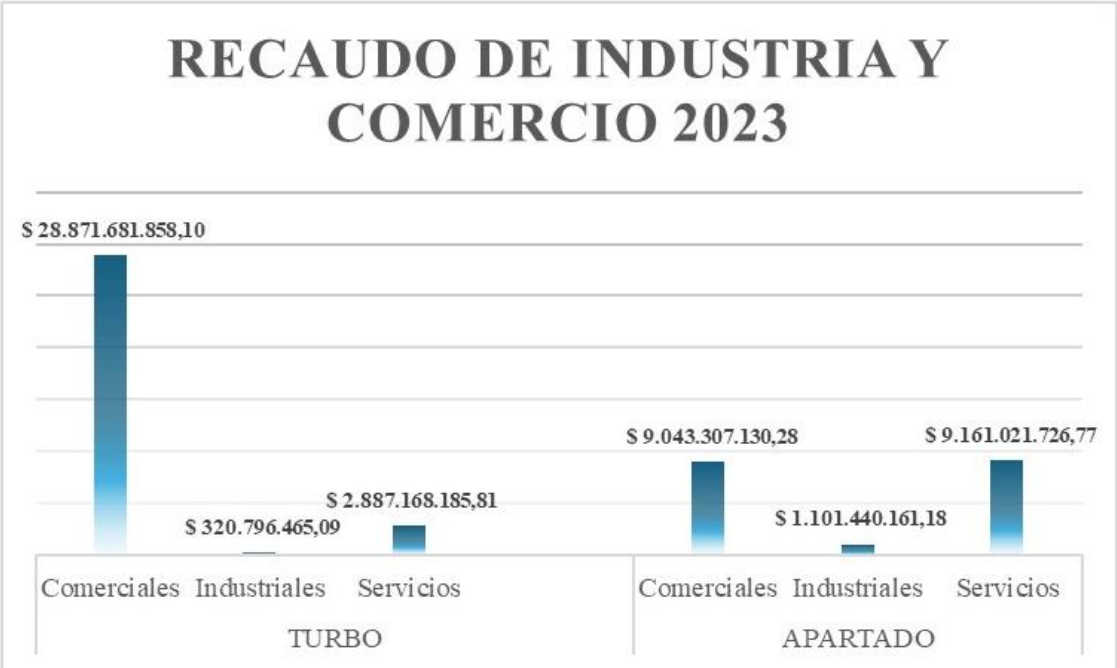
Tomando como base la información suministrada por los municipios de Turbo y Apartadó en referencia al recaudo del impuesto de Industria y Comercio para los años 2021 – 2022 y 2023, tenemos los siguientes resultados:



Grafica 1



Grafica 2

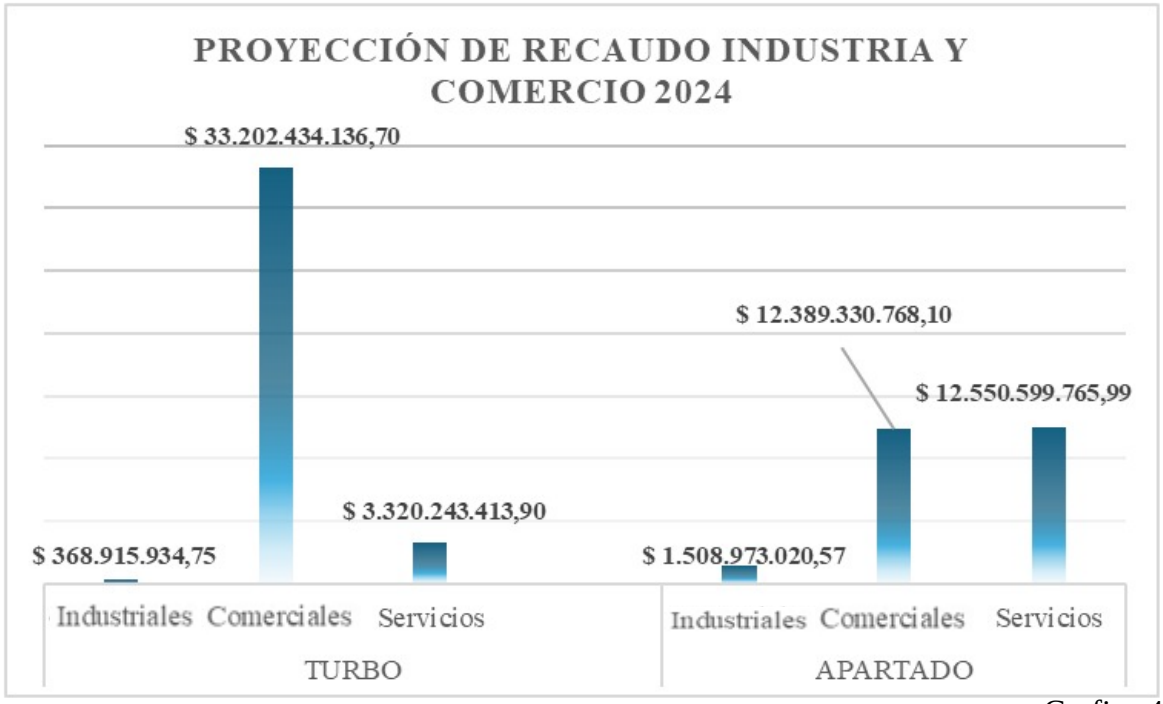


Grafica 3

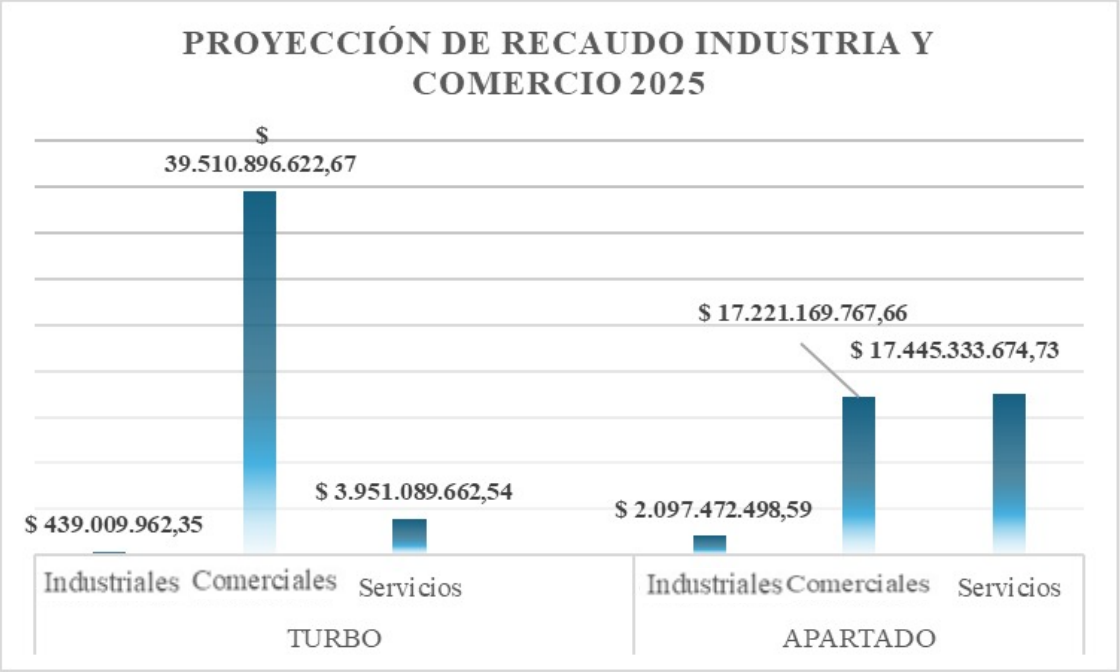
Bajo el comparativo realizado en el recaudo del impuesto de Industria y Comercio por año y por sector en los dos municipios se establece que el municipio de Turbo obtiene mayor recaudo en comparación del municipio de Apartadó en los tres años, se evidencia que las empresas comerciales son quienes más generan contribución en los dos municipios, analizando que la información obtenida inicia desde el año 2021, cabe resaltar que los indicadores del recaudo fueron favorables debido a que este año fue el primero como postpandemia, lo cual permitió un año de reactivación total del proyecto de Puerto Antioquia y por ende el mayor beneficiario en desarrollo económico y social fue el municipio de Turbo.

Para el municipio de Apartadó se evidencia un crecimiento menor, con la tendencia de aumento positivo de los ingresos del municipio; el ente territorial se caracteriza por desarrollar una economía agroindustrial como principal motor económico, abriendo puertas al extranjero por su suministro de productos agrícolas al exterior.

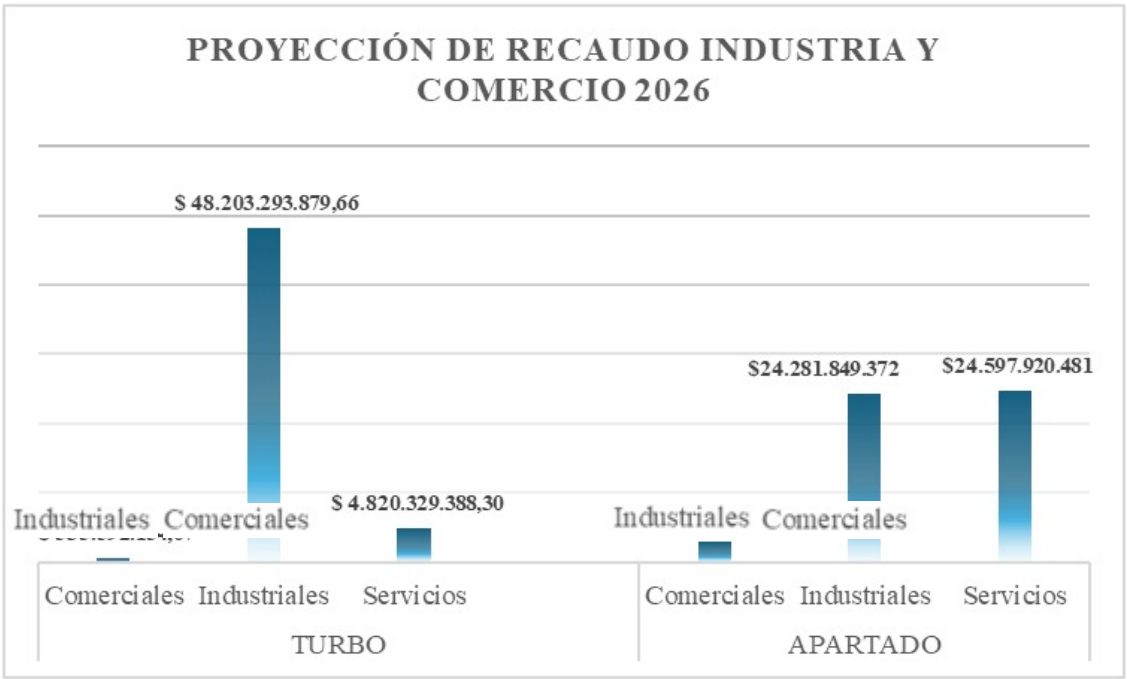
Tomando la información de los años en estudio de la presente investigación, se realiza la proyección del recaudo del impuesto de Industria y Comercio para los siguientes tres (3) años siguientes, obteniendo las siguientes cifras:



Grafica 4


PROYECCIÓN DE RECAUDO INDUSTRIA Y COMERCIO 2025
$ 39.510.896.622,67
$ 17.221.169.767,66
$ 17.445.333.674,73
$ 3.951.089.662,54
$ 439.009.962,35
$ 2.097.472.498,59
Industriales
Comerciales
Servicios
Industriales
Comerciales
Servicios
TURBO
APARTADO

Grafica 5


PROYECCIÓN DE RECAUDO INDUSTRIA Y COMERCIO 2026
$ 48.203.293.879,66
$24.281.849.372
$24.597.920.481
$ 4.820.329.388,30
Industriales
Comerciales
Industriales
Comerciales
Comerciales
Industriales
Servicios
Comerciales
Industriales
Servicios
TURBO
APARTADO

En el municipio de Turbo, para el año 2024 se estima una proyección del quince (15%), esto se basándose en el promedio de incremento del año 2021, 2022 y 2023; para el año 2025 se proyecta un incremento del 16% respecto de la proyección del año 2024 basados en el avance de del desarrollo de puerto Antioquia y para el año 2026 se estima un incremento del año 2025 del 22% correspondiente a las actividades de las empresas ya con desarrollo potencial en el puerto.

Para el municipio de Apartadó, el año 2024 se estima una proyección del diecisiete y siete (17%), esto se basándose en el promedio de incremento del año 2021, 2022 y 2023; para el año 2025 se proyecta un incremento del 12% respecto de la proyección del año 2024 basados en el avance de del desarrollo de puerto Antioquia el cual tendrá impacto indirecto en su desarrollo y para el año 2026 se estima un incremento del año 2025 del 16%.

Medidas de control y recaudo en el impuesto de industria comercio por parte de los Municipios de Turbo y Apartadó se puede enunciar:

Definir en los planes desarrollo de los alcaldes dentro del capítulo final del plan financiero la política tributaria del ente territorial.

Elaborar y someter a la aprobación del concejo municipal, un acuerdo por medio del cual se adopte el estatuto tributario del ente territorial, teniendo en cuenta la vocación del municipio y proporcionalidad en el régimen sancionatorio en un término que incentive el pago en periodo voluntario, no muy altas que conlleve a la evasión o elusión o tan bajas que les sea indiferente incumplir con sus obligaciones.

Desarrollos Tics para los procesos de la determinación, fiscalización en todas sus etapas, devoluciones, sanciones, cobro persuasivo y coactivo.

Funcionarios altamente calificados y cualificados para el desempeño de sus funciones.

Programas de formación e información que permitan incentivar la cultura de pago en periodo voluntario, cree la conciencia en el colectivo de los ciudadanos que contribuimos con la inversión social del Municipio.

Simplificar todos los trámites con el sector empresarial y la Dian para facilitar el cumplimento de las obligaciones de todos los sujetos pasivos.

Tener definidos todos los procesos dentro de la Administración Tributaria, que permita la eficiencia administrativa, unidad de criterios y la modernización de la ATL (administración tributaria) local.

7 Conclusiones

- Existe grandes diferencias en las tarifas son definidas dentro den os rangos que autoriza la Ley (industria 2 al 7 por mil y comercio y servicios 2 al 10 por mil), pero teniendo en cuenta la naturaleza o vocación de cada municipio o la voluntad de incentivar algún sector económico, sistema de retención y autorretención, y demás aspectos en la gestión y mecanismos fiscales adoptados por cada municipio.

- Dentro de los controles están entre otros, la de simplificar el marco normativo y fortalecer la capacidad de las administraciones tributarias municipales, como resultado, se proponen diversas acciones orientadas a mejorar la eficiencia y transparencia del sistema tributario, optimizando la administración fiscal y facilitando el cumplimiento por parte de los contribuyentes, estas medidas buscan reducir costos y aumentar el recaudo para las administraciones locales.

- En los municipios de Apartadó y Turbo hay similitud en la normativa relacionada con los principales elementos del ICA, con algunas diferencias en regímenes fiscales, mientras que existe grandes diferencias en las tarifas, sistema de retención y autorretención, y demás aspectos en la gestión y mecanismos fiscales adoptados por cada municipio. La discusión aborda la necesidad de simplificar el marco normativo y fortalecer la capacidad administrativa de las administraciones tributarias municipales.

- Digitalización total de los expedientes de los contribuyentes del impuesto de industria y comercio, que conserve desde cuando inicia la actividad, todas las actuaciones de la ATL (administración tributaria local), los soportes enviados por el contribuyente, sus declaraciones y cancelación del RIT (registro de identificación tributario) en caso de terminación de su actividad gravable en ICA.

- Desarrollar y publicar instructivos detallados para los contribuyentes en el diligenciamiento, fechas de la presentación de las declaraciones, pagos, los calendarios tributarios sean visibles y que las notificaciones se envíen clara y oportunamente

- ATL requieren intervención, incluyendo la optimización de los servicios digitales, la mejora en la accesibilidad y funcionalidad de las plataformas, la publicación integral de la normatividad y el desarrollo de instructivos claros.

- Tarifas impositivas del impuesto de industria y comercio más idóneas y uniformes para los diferentes tipos de actividad según el código CIIU (agrupa las actividades se utiliza para fines estadísticos) y que las tarifas se fijen en un rango según la categoría propia del municipio y lo más simplificadas que se puedan

- La expedición de este estatuto tributario municipal contribuiría a la coherencia normativa y facilitaría la gestión fiscal de los municipios, estableciendo un marco normativo claro que unifica criterios y procedimientos, beneficiando tanto a los contribuyentes como a las administraciones tributarias.

- Es evidente que la ubicación del puerto de Urabá incentivara el desarrollo de actividades de comercio y servicio tal como se pudo observar en los sondeos realizados para el presente trabajo, aunque sí se ubican zonas francas y desde allá se exporta no serían actividades gravables

- Para el asentamiento de industrias en la zona de Urabá especialmente en los Municipios de Apartadó y Turbo no existen extensiones de tierra para ello, además no solo el factor impositivo es el que se analiza para la creación de sociedades si no su ubicación y riesgo en factores como el contrabando y la ilegalidad.

- Dada la cercanía del Municipio de Turbo con relación Apartadó, se observa un incremento significativo en la tributación del impuesto de industria y comercio año a año, en las actividades de comercio y servicios que son las más fáciles de ubicar, contario es para la actividad de industria. Las gráficas elaboradas con la información oficial muestran dicha tendencia y en la medida que el puerto empiece operar así incrementará la tributación.

Referencias

Referencias

ANTIOQUIA, G. D. (2002). GOBERNANCION DE ANTIOQUIA. Obtenido de https://www.antioquia.gov.co/gobernacion/estructura-organica

Beleño, J. A. (2023). Notas historicas y geograficas. Medellin.

Betancur, L. F. (2022). Claves para analizar y tramitar las tensiones territoriales derivadas de la construcción y operación de un proyecto portuario. (Caso Proyecto portuario Puerto Antioquia). Turbo.

Falla, J. D. (2018). LA IMPORTANCIA DE LOS PUERTOS DENTRO DE LA ECONOMÍA EN COLOMBIA Y SUS PAISES FRONTERIZOS. Bogotá D.C. .

Granados, N. D. (2023). IMPORTANCIA DE LA DECLARACION DE RENTA EN COLOMBIA. Cali.

leon, n. t. (2019). Población y Muestra. mexico: Universidad Autónoma del Estado de México.

Lopez, D. P. (2023). CONCEPCIONES SOBRE LOS RIESGOS SOCIOAMBIENTALES A PARTIR DEL. Medellín.

Manuel, M. P. (2023). Autidoria Financiera a la Cooperativa integral de transportadores de Urabá. Apartadó.

Pachon, M. d. (2023). Análisis de competencias, desafíos administrativos e ideas para la adopción de buenas prácticas sostenibles en el entorno portuario en Colombia.

Perez, C. A. (2023). Las NIIF como factor determinante para la globalización del mercado colombiano. Pereira.

Pulido, K. A. (2023). HISTORIA DEL COMERCIO EXTERIOR EN COLOMBIA: CONSTITUCIÓN DE LAS SOCIEDADES PORTUARIAS REGIONALES Y DIAN CON ENFOQUE A LAS AGENCIAS DE ADUANAS. Barranquilla.

Rivera, J. P. (2014). PUERTO DE URABA, UNA APUESTA DE FUNCIONAMIENTO Y MEJORAMIENTO LOGÍSTICO . Medellin.

Shuttleworth. (2008).

shuttleworth, m. (14 de 09 de 2008). exprolable. Obtenido de http://explorable.com/es/diseño-de-la-investigacion-cualitativa

TRANSPORTE, M. D. (10 de 06 de 2019). MINISTERIO DE TRANSPORTE . Obtenido de https://mintransporte.gov.co/publicaciones/7471/puerto-antioquia-y-puerto-pisisi-dos-proyectos-contemplados-en-el-plan-nacional-de-desarrollo-para-el-uraba-antioqueno/

Valderrama, A. E. (1967). DECRETO 444 DE 1967. Bogotá DC.

Velez, S. U. (2023). Análisis de la Competitividad y Retos para el Puerto de Cartagena en los años 2023-2026. Envigado.