

Efectos y cambios generados por el Covid-19 en la logística colombiana marítima de importación¹

Effects and changes generated by Covid-19 on Colombian maritime import logistics

Juan Pablo Cano Ocampo*²
juanpablocanoocampo@gmail.com

Juliana Medina Piedrahita*³
juliana12-25@hotmail.com

Pablo Rodas Guzmán*⁴
rodaspablo.14@gmail.com

*Tecnólogo en Comercio Internacional
Medellín – Colombia

** Tecnólogo en Comercio Internacional
Medellín – Colombia

*** Tecnólogo en Comercio Internacional
Medellín – Colombia

¹ Este artículo se presenta como requisito de grado del programa Negocios Internacionales de la facultad Estudios Internacionales de la Institución Universitaria Esumer. La línea de investigación de este documento es Logística perteneciente al Grupo de Investigación comercio internacional. Este trabajo contó con la asesoría temática de Juan Sebastián Rodríguez Jiménez y la coordinación metodológica de Jorge Andrés Acosta Strobel.

Resumen

Este artículo investigativo tiene como objeto de estudio identificar los efectos y cambios en el proceso logístico de transporte de carga marítima que llega al país causados por el COVID – 19. Lo anterior realizado a través del análisis en las comparaciones entre los años 2020, 2021 y 2022 con respecto a las operaciones, tráfico portuario, variaciones y porcentaje de las importaciones que tuvieron las zonas portuarias colombianas. La investigación se apoyó de datos cualitativos y cuantitativos con gran relevancia para el objetivo de este artículo, además de que también se tomó como referencia artículos, tesis y revistas de investigación con relación al objeto de estudio principal. De acuerdo con toda la información recolectada en esta investigación, se encontró que el año 2020 fue el más afectado por la pandemia y el puerto de Cartagena fue una de las terminales portuarias que menos disminuyó sus operaciones de carga importada en el país.

Palabras clave: logística, importación, transporte, mercancía, COVID-19.

Abstract

The purpose of this research article is to identify the effects and changes in the logistic process of maritime cargo transportation to the country caused by COVID - 19. This is done through the analysis of comparisons between the years 2020, 2021 and 2022 with respect to operations, port traffic, variations and percentage of imports that had the Colombian port areas. The research was supported by qualitative and quantitative data with great relevance to the objective of this article, in addition to the fact that articles, theses and research journals were also taken as references in relation to the main object of study. According to all the information collected in this research, it was found that the year 2020 was the most affected by the pandemic and the port of Cartagena was one of the port terminals that least decreased its imported cargo operations in the country.

Keywords: logistics, import, transport, goods, Covid 19.

Clasificación JEL: L81

1. Introducción

Para analizar los efectos y como es la actualidad de la logística en Colombia, se tomó como punto de partida el análisis acerca de cómo las importaciones realizadas en transporte marítimo se vieron e incluso se siguen viendo afectadas por la pandemia causada por el virus Covid-19.

A raíz de la pandemia ocasionada por el Covid-19 a partir del mes de marzo del año 2020 y el año en curso 2022, se presentaron situaciones en la logística colombiana que hoy en día no han podido ser solucionadas, las situaciones más destacadas son las demoras en las salidas por congestiones especialmente en transporte marítimo, sumándole a esto la escasez de contenedores y altos costos que se vienen presentando a razón de los cierres de fronteras que las autoridades de cada país establecieron con el fin de tomar medidas de mitigación frente a la crisis sanitaria. Además, la economía a nivel global sufrió una recesión lo que obligó a muchas industrias a frenar su producción ocasionando una reducción en su operación.

Las zonas portuarias son lugares habilitados por la DIAN, que están situados en el territorio aduanero nacional, desde donde se realizan operaciones de recepción de mercancías, almacenamiento y movilización que entran o salen del país, y allí mismo la autoridad aduanera realiza control y vigilancia. (Banco de Bogotá, 2022)

Debido a la crisis que se presentó en el país, en esta investigación se busca evidenciar los volúmenes de carga que ingresan por las diferentes zonas portuarias del país, es por esto que el artículo se apoya de datos obtenidos del boletín estadístico de la Superintendencia de Transporte, el cual lleva por nombre “Tráfico Portuario en Colombia”.

También se busca evidenciar las cifras del transporte marítimo y cambios con relevancia al sector; operaciones de transporte marítimo, operaciones por buque, operaciones por puerto. Aportando a la investigación una gran relevancia con respecto a la situación que se vivió en

las zonas portuarias del país durante la contingencia, gracias al informe de estadísticas “Estadísticas Anuales de transporte marítimo en Colombia 2020” realizado por la DIMAR.

Un buque es un objeto determinado para el transporte vía marítima de mercancía de un puerto a otro. (García, 2022). Las operaciones de buques en el transporte marítimo de carga tuvieron un impacto negativo en el año 2020 en el país, donde también se evidenció que los principales puertos colombianos vieron una baja en sus operaciones a razón de todas las operaciones de comercio internacional. Agregándole a lo que se mencionaba en el párrafo anterior frente a la crisis de contenedores, Colombia no fue la excepción por lo que también tuvo un gran impacto negativo, la principal causa de esta fue la falta de estas unidades, lo que tuvo como consecuencia que los costos de transporte incrementaran desproporcionadamente, la Federación Colombiana de Ganaderos (Fedegan, 2021), publicó una noticia en la que mencionan que de acuerdo con el Índice de Fletes de carga contenedorizada de Shanghái (SCFI) el cual es utilizado para medir las tarifas de flete marítimo y analizar costos de rutas con China para contenedores de 20”, ha incrementado más de 700 puntos en el año 2019, a más de 4.500 puntos al cierre de agosto del año 2021, es decir, que las tarifas solamente para este tipo de TEU se han incrementado casi en un 530% afectando así a todos los actores de toda la cadena de suministro, tales como: fabricantes, distribuidores, proveedores y comercializadores.

Finalmente, se busca comparar con los años inmediatamente anteriores (2019, 2020 y 2021) el tráfico portuario, toneladas movilizadas, tipos de carga y la cantidad de importaciones que fueron movilizadas por cada zona portuaria del país, con sus respectivas variaciones y porcentajes de participación, demostrando así los efectos y cambios que cada una de estas experimentó desde finales del año 2020 hasta el año en curso, con el objetivo de determinar el comportamiento de las importaciones al territorio colombiano vía marítima, antes de la pandemia, durante la pandemia y en el periodo de transición hacia la pos pandemia.

Lo anteriormente planteado conduce a la siguiente pregunta de investigación: ¿Cuáles han sido los cambios que experimentó la logística colombiana marítima en las importaciones por

el covid-19? A su vez, con el fin de dar respuesta a esta interrogante se formula como **Objetivo general** Identificar los efectos y cambios en la logística marítima de importaciones en Colombia, causados por el Covid-19. Como **Objetivos específicos, se establecen:** i) Distinguir las zonas portuarias colombianas que tuvieron un impacto en sus operaciones por medio de la comparación de los años inmediatamente anteriores. ii) Contrastar el tráfico portuario de las importaciones marítimas colombianas. iii) Comparar las variaciones y porcentaje de las importaciones movilizadas en el transporte marítimo antes de la pandemia, en la pandemia y en el periodo de transición hacia la pos pandemia

De acuerdo con la revisión de la literatura, la cual nos permite establecer el objeto de esta investigación que se centra en identificar las afectaciones y/o consecuencias que ha sufrido la logística en Colombia a raíz de la pandemia del Covid-19 que se ha extendido desde principios del año 2020 y que aún es una incertidumbre cuándo terminará. Las diferentes fuentes de información que fueron consultadas tales como revistas, tesis, artículos investigativos permitieron obtener datos que dan un panorama específico de la situación que afectó y sigue afectando la logística en el país.

En el caso del artículo que tiene por nombre “Retos actuales de la logística y la cadena de suministro” (Sanchez & Cruz, 2021) en el que se expone la situación pos Covid-19 que ha sufrido la logística y los inmensos desafíos que se deben implementar por lo que la logística requiere una gran capacidad de respuesta y coordinación frente a cada reto. El hecho de tener un plan de contingencia o acciones que den la posibilidad de mayor agilidad en las cadenas logísticas es destacado al momento de suministrar oportunamente cada insumo o bien necesario, sumándole a esto que se pueden reducir los altos precios que las comunidades más vulnerables deben pagar por ello.

Por otro lado, se toma como referencia una tesis previamente presentado llamada “impacto de la pandemia del covid-19 en las operaciones de importación y exportación de mercancías por vía marítima en Colombia” (Fernández & Ospina, 2020) en el cual recopilan información sobre los totales de carga que han movilizad los puertos colombianos y sus variaciones al igual que se toma como punto de inflexión las acciones y/o propuestas que el sector productivo ha puesto sobre la mesa para hacer una gestión frente a la crisis.

Finalmente, se puede observar que el tema tiene amplias fuentes de información y que puede ser abordado desde diferentes puntos, esta investigación se centrará en evidenciar cuales han sido esos sucesos que impactaron de manera directa o indirecta la logística en Colombia enfocándose el transporte marítimo.

2. Marco de referencia

Para dar una claridad en los términos a utilizar, la palabra importación se define como el proceso el cual se realiza todo el trámite para el ingreso de productos a territorio nacional siendo estos provenientes de territorio extranjero, con el ingreso de estos se busca atender a las necesidades del mercado local. (Legiscomex, 2021)

Por otro lado, se aclara directamente que la definición de la palabra logística se toma del autor Ronald Ballou, el que define que la logística es una pieza importante que involucra el proceso de la cadena de abastecimiento y que está dirigida estratégicamente hacia la planeación, ejecución y control de los flujos de materiales que están relacionados con la producción de bienes o servicios desde el momento de extracción hasta el consumo final, todo esto con el objetivo de dar respuesta oportuna a los deseos y/o requerimientos de los clientes o consumidores. (Universidad Militar Nueva Granada, 2022)

La logística de importación experimentó una serie de fluctuaciones tanto positivas como negativas, lo que pone en evidencia que lo planteado por Michael Porter no se cumple al pie de la letra, es decir, debido a la situación sanitaria desde la perspectiva negativa que atravesaba el mundo no existía una forma de ofrecer bajas tarifas de transporte, por lo tanto, no existían beneficios por igual o únicos que un precio más pudiera respaldar, conllevando así a que las mercancías que fuesen objeto de importación no contasen con una ventaja competitiva al momento de su comercialización frente a las demás competidores.

Asimismo, para el marco teórico de esta investigación se toma como referencia la teoría de la ventaja competitiva de Michael E. Porter. Esta es definida como el valor que una empresa puede aportar a sus compradores, siendo la razón por la cual ellos están dispuestos a pagar. Para lograr un valor superior, se debe ofrecer precios más bajos que

los que ofrecen los competidores en el mercado y a su vez brindando los mismos beneficios por igual o únicos que respalden un precio más alto. (Porter, Ventaja Competitiva, 1987, pág. 20).

Para que una empresa logre beneficiarse, el valor que expone en sus productos o servicios debe ser mayor a los costos necesarios para su mismo desarrollo. Al crear este valor superior para los compradores, la empresa puede lograr la meta con respecto a sus estrategias de diferenciación y ese valor se utiliza para un análisis del posicionamiento competitivo con relación al alcance del producto en cuanto al precio y las unidades disponibles para la venta. (Porter, 1987, pág. 54)

El método de competitividad de Porter da por entendido que las empresas deben tener estrategias competitivas explícitas y competitivas implícitas, ambas deben ser enfocadas de acuerdo con el entorno en que se encuentra la empresa, y que este entorno sea el límite de sus estrategias. (Universidad de Carabobo, 2012). Teniendo en cuenta lo planteado en la teoría y el objetivo general de esta investigación, se toma como referencia la competitividad, la cual debe ir de la mano con las acciones que cada empresa identifique y que sean de utilidad en su aplicación para así minimizar las consecuencias que el entorno (COVID-19) trae consigo, con el objetivo de dar solución de la forma óptima.

Por otro lado, se trae a colación el libro *International Business Environments and Operations*, en el que se menciona que “los importadores, al igual que los exportadores, diversifican los riesgos operativos aprovechando los mercados internacionales.” (Daniels, Radebaugh, & Sullivan, 2015) Allí se puede evidenciar que ambos actores de la cadena de suministro han identificado problemas que dificultan las operaciones de comercio internacional, donde el transporte y los fletes son las principales barreras para que estas operaciones sean llevadas a cabo efectivamente. Es por esto por lo que la investigación toma papel principal lo referente a las afectaciones que experimentó el transporte en especial el marítimo, demostrando que, si anteriormente era un punto álgido para las operaciones, con la situación generada por el Covid-19 fue impactada en mayor medida.

Las teorías anteriormente mencionadas y explicadas son de suma importancia para la investigación, ya que por medio de ellas se pueden plantar y desarrollar varias ideas que atribuyen a culminar el objetivo de la investigación.

3. Metodología

La metodología de la presente investigación tiene un enfoque cualitativo, pero este a su vez se apoya de cifras, estudios y estadísticas. También toma como referencia la recolección de información de artículos, tesis y revistas de investigación enfocados a la logística o que tengan dicho tema como objeto de estudio principal. Además, se utilizan cifras que fueron generadas por entidades públicas del estado colombiano, tales como Superintendencia de Transporte, Dirección General Marítima.

El nivel de profundidad que posee la investigación es de alcance explicativo. A razón de lo anterior, por medio de las cifras se identifican y/o ilustran cuales han sido las consecuencias y a su vez, se presenta una descripción de la situación con respecto a los comportamientos que anteriormente se presentaban, con lo que también es posible realizar comparaciones frente a los años respectivamente anteriores.

Una parte de la información que permitió realizar un análisis acerca de la situación logística que acontece a Colombia ha sido extraída a partir de trabajos elaborados por estudiantes universitarios, organizaciones estatales y/o gubernamentales.

De acuerdo con los hallazgos presentados, se da paso al análisis de cada uno de ellos con el fin de identificar una relación congruente con la base y esencia de la investigación, para luego extraer de cada texto, datos, estadísticas y teorías que puedan aportar a la argumentación y construcción de la presente investigación.

Por otro lado, se evidencia que no se utilizaron mecanismos propios para extracción de datos e información, sino que la información pertinente fue organizada y procesada con el objetivo de construir una investigación basada en datos verificables y verídicos utilizando la interpretación y el análisis para cada una de ellas.

Finalmente, no se requirió establecer un público meta u objetivo, en consecuencia, no hay una muestra. Es por esto, que el tema central de la investigación tiene como razón exponer las situaciones presentadas por la crisis desde la perspectiva logística.

4. Resultados y/o Hallazgos

De acuerdo con la Encuesta Nacional de Logística, para el año 2018, el promedio nacional de Colombia fue del 89.64% y en contraste a este para el año 2020 fue del 89.28%. (Departamento Nacional de Planeación, 2020). Para este último año la encuesta nacional muestra un resultado inferior al del año 2018 demostrando así que en el año donde la pandemia estuvo más presente, Colombia sufrió una reducción de calidad en la logística y al mismo tiempo en su desempeño logístico.

Se toma como referencia el puntaje promedio de la OCDE para el año 2018 en el Índice de Desempeño Logístico que es del 3,64 y se compara con Colombia y se demuestra que estuvo por debajo de esta media con un porcentaje de 2,94, al igual que también lo estuvo por debajo de países latinoamericanos como Chile, México y Brasil. (Ochoa, Ruíz, & Acosta, 2021). De acuerdo con lo anterior, se resalta que Colombia en el periodo mencionado venía con bajo puntaje, lo que permite inferir que la logística colombiana ha tenido diferentes problemáticas que ayudan a que este índice sea menor incluso antes de la pandemia.

Se debe mencionar que, de acuerdo con el Ministerio de Salud y Protección Social el primer caso registrado de Covid-19 en el país fue el 6 de marzo del año 2020 y a raíz de esto el gobierno nacional tuvo que tomar unas medidas frente a esta emergencia sanitaria con relación a los temas de salud pública, económicos, sociales y políticos. (Andino, 2022) Algunas de las medidas que fueron tomadas para así minimizar los riesgos en los anteriores sectores fueron:

- Aislamiento preventivo obligatorio, donde se cerraban los municipios del país dependiendo su nivel de afectación con el fin de evitar aglomeraciones.

- Cierre de fronteras terrestres, marítimas y fluviales, restringiendo la entrada y salida del país de todos los ciudadanos, permitiendo el transporte de carga para la introducción al país de productos por algunos puntos terrestres habilitados. (Corona Virus Colombia, 2020).

Las medidas adoptadas por el gobierno colombiano tenían como objetivo reducir la propagación de la enfermedad en la población y al mismo tiempo salvaguardar la economía que estaba siendo afectada directamente por el cierre de las fronteras, en consecuencia, de esto el transporte de mercancías de importación debido a que los productos que estaban siendo sujetos a movilización por rutas específicas solo podían atravesar por allí haciendo que los tiempos de respuesta se incrementaran poniendo en riesgo la competitividad del país.

El transporte es uno de los puntos importantes para intervenir en el proceso de la cadena de suministros nacional e internacional, ya que, es el medio que asegura que las mercancías que están siendo movilizadas desde su lugar de origen hasta su lugar de destino lleguen sin ninguna clase de contratiempo (Rendón, 2013).

De acuerdo con el párrafo anterior y entendiendo la importancia del transporte para la cadena de suministro, se entiende la preocupación en los procesos logísticos con lo ocurrido en el país en el año 2020 con la disminución de arribos en el transporte carga marítima, ya que se registraron para el año 2020, 8.619 arribos y una participación del 19.7% del total de tráfico marítimo en él. En comparación con el año 2019 donde se registraron 11.273 arribos, se evidencia una disminución del 23.5%. En parte producto del impacto que ha tenido sobre la economía las medidas sanitarias que se tuvieron que tomar por el COVID-19. (Dimar, 2021)

El transporte de carga marítima en Colombia para el año 2020 tuvo un impacto negativo en comparación con el año inmediatamente anterior, lo que corresponde a 2.654 arribos menos con el año de referencia.

Para el año 2021, todavía viviendo las consecuencias de la pandemia por el COVID-19, los arribos en Colombia para transporte marítimo de carga se registró 8.720 arribos, 1.2 % más en comparación que el año anterior. Esta leve recuperación se debió principalmente al

incremento de arribos en los buques de carga, porque los arribos de buques cruceros, yates, veleros y pesqueros estaban retomando e iniciando sus operaciones por la pandemia. (Dimar, 2022)

Los puertos son infraestructuras que por sus dimensiones y áreas son utilizadas para realizar movimientos de los buques para el atraque al costado de los muelles, es allí donde se realizan operaciones de cargue y descargue (Grupo Puerto de Cartagena, 2022).

Durante el año de la pandemia, el puerto de Cartagena se mantuvo como uno de los puertos con gran volumen de operaciones de transporte marítimo. En esas operaciones ingresaron varios tipos de buque, sin embargo, se presentó una disminución de arribos a comparación del 2019 con un 6.7%. La disminución de operaciones de transporte marítimo que presento el puerto de Buenaventura fue del 17.1% considerándose para el año 2020 el tercer puerto con mayor cantidad de arribos. El puerto de Santa Marta para ese año presento una disminución de sus operaciones del 16.5%. La zona portuaria de Barranquilla presento una disminución en sus operaciones de carga 14.9%. (Dimar, 2021)

Por otro lado, en el siguiente cuadro comparativo se detallan cuáles fueron las principales zonas portuarias que movilizaron carga con sus respectivas toneladas y variaciones entre los años 2019-2021 esto con el fin de determinar si estas zonas vieron afectadas sus actividades o si por el contrario se beneficiaron de la situación sanitaria.

| ZONA PORTUARIA REGIÓN CARIBE | TONELADAS 2019 | TONELADAS 2020 | TONELADAS 2021 | Variación (%) 2019-2020 | Variación (%) 2020-2021 |
|---------------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|----------------------------|----------------------------|
| Cartagena | 41.676.131 | 43.502.555 | 45.448.851 | 4,4% | 4,5% |
| Santa Marta | 12.153.072 | 9.225.889 | 8.643.245 | -24,1% | -6,3% |
| Barranquilla | 10.891.983 | 10.470.870 | 11.794.595 | -3,9% | 12,6% |

Tabla 1. Toneladas por año región Caribe (2019 - 2021)

Fuente. Elaboración propia con datos de (SuperTransporte, 2022)

De acuerdo con la información que se ilustra en la tabla se puede evidencia que el puerto de Cartagena es el de mayor movilización de carga de la región Caribe en el que claramente no se evidenció una caída en sus operaciones a raíz de la pandemia del Covid-19 sino que por el contrario y contra todo pronóstico tuvo un incremento las toneladas movilizadas en cada uno de los 3 años alcanzando su máximo en el año 2021 y en el que tuvo una variación del 4.5% resaltando así que su capacidad de operación aumento. En contraste el puerto de Santa Marta, para el año 2019 venía en ascenso, pero tuvo una caída del 24% en las toneladas movilizadas en el año 2020 en el que la pandemia estaba en su auge y en el que se agudizó más ese déficit en el año 2021 a razón de que se redujeron más las toneladas que movilizaron por allí. Finalmente, el puerto de Barranquilla tuvo una variación porcentual en una menor proporción que la que tuvo Santa Marta, esto se evidenció en un 3.9% menos de toneladas movilizadas pero que no fue de mayor relevancia a raíz de que para el año 2021 triplicaron sus operaciones y se recuperaron rápidamente de esta caída permitiendo así una mayor capacidad de movilización y mejores indicadores de variación porcentual.

Tomando como referencia el artículo “las zonas francas y el sector logístico en Colombia” de la revista Escenarios de la Universidad ESUMER, se encontraron deficiencias en la infraestructura y la logística del país lo que afecta su nivel de competitividad y a su vez demuestra que el país ha venido con deficiencias logísticas desde tiempo atrás. (Vélez & León, 2014;)

Se puede evidenciar que Cartagena mantiene sus indicadores en constante crecimiento, esto se debe a que, si bien Buenaventura es el principal generador de carga del país, este no es el principal receptor, entiendo así que los volúmenes de movilización de mercancías del puerto de Buenaventura tienen deficiencia en sus bodegajes y además se enfrentan a una dificultad al momento de trasladar mercancías desde el puerto hasta las ciudades destino, esto debido a su precario sistema vial departamental.

| ZONA PORTUARIA REGIÓN PACIFICO | TONELADAS 2019 | TONELADAS 2020 | TONELADAS 2021 | VARIACIÓN (%) 2019-2020 | VARIACIÓN (%) 2020-2021 |
|-----------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------------------|----------------------------|
| Buenaventura | 20.776.729 | 17.409.286 | 17.851.815 | -16,2% | 2,5% |

Tabla 2. Toneladas por año región Pacífico (2019 - 2021)

Fuente. Elaboración propia con datos de (SuperTransporte, 2022)

La Tabla 2 permite evidenciar que para el año 2020 el puerto de Buenaventura el cual es el principal tanto para la entrada como para la salida de mercancía tuvo una reducción del 16,2% en la cantidad de toneladas movilizadas y la principal razón fueron las medidas restrictivas que fueron tomadas a raíz del Covid-19, sin embargo gracias a que para el año 2021 el gobierno dio reapertura gradual a la economía tanto nacional como internacional se puede ver una leve recuperación, no es un incremento significativo pero permitió darle un respiro a toda la cadena logística colombiana.

| TRAFICO PORTUARIO | 2019 | 2020 | 2021 | VARIACIÓN (%) 2019-2020 | VARIACIÓN (%) 2020-2021 |
|-------------------|------------|------------|------------|----------------------------|----------------------------|
| IMPORTACIONES | 40.683.608 | 34.645.003 | 42.790.589 | -14,8% | 23,5% |

Tabla 3. Toneladas por tráfico portuario (2019 - 2021)

Fuente. Elaboración propia con datos de (SuperTransporte, 2022)

Dando respuesta a la Tabla 3 se toma como referencia el informe de Analdex (2020), en este se evidencia que existen 3 grupos de productos importados, que son la sumatoria del 100% de las importaciones que realiza el país y se discriminan de forma que se pueda esclarecer sus porcentajes de participación, estos grupos son:

- ✓ **Manufacturas:** Este es el grupo que concentra el mayor volumen de importaciones del país con una representación del 74% en el total de las importaciones. Solamente entre los meses de enero y abril del año 2020 este grupo tuvo una caída del 14.6% con respecto al año 2019. Los productos con mayor incidencia fueron los equipos para telecomunicaciones con una variación del -20.8% y los vehículos

de carretera con una disminución del 19.7% en sus volúmenes de importación. Particularmente a esta disminución en este rubro de importación se puede agregar la escasez de chips y semiconductores la cual en medida fue ocasionada por las restricciones impuestas por la pandemia, porque las compañías al prever caídas en ventas decidieron cancelar pedidos de estos componentes, viendo así afectadas a las industrias automotrices y tecnológicas no solo a nivel nacional sino a nivel internacional también.

- ✓ Agropecuarios, alimentos y bebidas: Este grupo no concentra un número alto como el anterior, pero tiene una representación del 16% en el total de las importaciones. Entre los meses de enero y abril del año 2020 sufrió una variación positiva del 6% con respecto al año 2019 pero siendo inferior a la caída del sector manufacturero. Los productos que ayudaron en esta variación positiva fueron los cereales y preparados de cereales con un crecimiento del 17.7%, los azúcares y preparados de azúcar y miel con un crecimiento del 49.4%, todos estos valores fueron en sus volúmenes de importación.

- ✓ Combustibles: Este grupo es el que menor porcentaje de participación tiene y es del 10% frente al total de las importaciones. Para enero y abril del año 2020 este grupo tuvo una caída del 19.1% respecto al año 2019. Los principales productos que aportaron negativamente a esta estadística fue el petróleo, productos derivados del petróleo y productos conexos los cuales cayeron un 16%. Se menciona que este factor se vio afectado por múltiples razones entre las cuales el diario Portafolio pone en conocimiento una de ellas y es que la caída en el precio internacional del barril llevó a que esta producción disminuyera. Adicional a esto, debido a las medidas sanitarias y restricciones de movilidad impuestas por el gobierno de Colombia evidenciaron que la demanda por combustibles también había disminuido.

El 2020 fue un año complicado en materia de comercio internacional para el país e importante resaltar que de acuerdo con el cuadro anterior las importaciones venían con un valor positivo para el año 2019 pero se encuentra con cierres inminentes en todas las

operaciones de comercio internacional, es decir, esta situación tampoco fue ajena para las exportaciones, sino que al mismo tiempo fue difícil para los importadores y es allí donde se puede evidenciar una caída del 14.8% (Díaz, Maisonave, Posada, Londoño, & Acosta, 2022).

Como anteriormente se menciona, para el año 2021 se pudo retomar y/o reabrir los mercados internacionales permitiendo que la variación del año 2020-2021 sea superior al 50% de la caída del año 2019-2020, es allí donde los diferentes sectores de la economía que están especializados en las importaciones pudieron retomar sus operaciones. Finalmente, los puertos tanto de Cartagena como el de Buenaventura fueron las zonas portuarias en donde se observó un crecimiento respectivamente. A su vez, se tiene en cuenta la variación en los valores de las importaciones de bienes de Colombia entre los meses de enero y mayo del 2019 fue del 5.2%, sin embargo, para enero y mayo del 2020, Colombia obtuvo un resultado negativo del -17.8%. (Cepal, 2020).

Dando seguimiento al tema portuario y la cantidad de carga que ingresa por cada uno de estos, es importante dar alcance a cuáles son los principales países o sectores generadores de carga hacia nuestro país, tomado como base la siguiente grafica brindada por el DANE

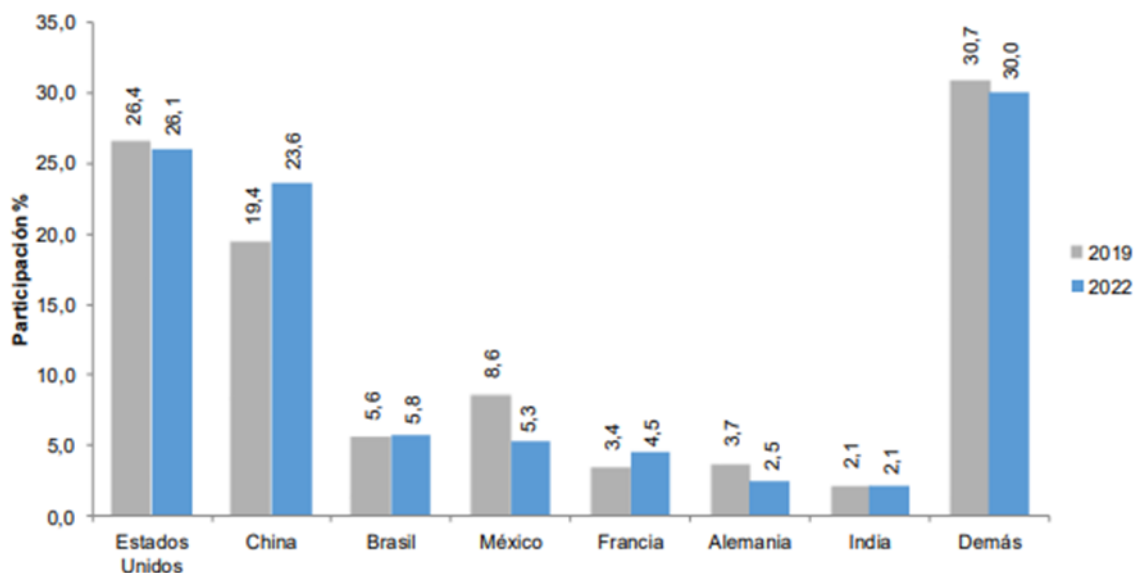


Tabla 4. Distribución porcentual del valor CIF de las importaciones según países de origen

Fuente. Elaboración propia con datos de (Dane, 2022)

El origen de más de un cuarto de las importaciones realizadas entre el periodo del 2019 y el periodo actual del 2022 son de origen estadounidense, las cuales ingresan por el océano atlántico para su posterior arribo al puerto de Cartagena, tal como lo hacen por igual las cargas procedentes de México, Francia y Alemania, y así mismo el resto de las cargas generadas en Centro América y Europa que representan una menor participación porcentual. (Dane, 2022).

Teniendo en cuenta que Estados Unidos es uno de los principales países proveedores y/o socios comerciales de Colombia (Portafolio, 2022), tal como se muestra en la anterior gráfica, este acuerdo bilateral tuvo afectaciones durante los 3 años en comparación (2019, 2020, 2021). Es el caso de productos como los combustibles minerales, aceites minerales y demás, en que las importaciones para el año 2019 pasaron de USD \$3'307.815 a USD \$1'814.244 en el año 2020 y tuvieron una recuperación para el año 2021 con un total de USD \$ 2'897.362. Los productos farmacéuticos reflejaron la situación sanitaria, los cuales para el año 2019 contaban con un total de USD \$582.823 y se redujeron para el año 2020 con un valor de USD \$498.203, sin embargo, para el año 2021 el valor aumentó más del 50% en comparación con los años anteriores, la principal razón de esto fue porque el país requería materiales o insumos que ayudaran a contrarrestar los efectos adversos que se generaran a raíz del Covid-19. (Itc, 2022)

De acuerdo con el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo y con la información recopilada por Caracol Radio, el puerto de Santa Marta redujo los volúmenes de carga de importación en un 9%, es allí, donde también se evidencia que el carbón, el cual es el commodities que tiene mayor representación en movilización por este puerto disminuyó de 37'000.000 de toneladas entre los meses de enero y mayo del año 2019 a 33'400.000 toneladas en el año 2020. (Restrepo, 2020)

| PRODUCTO IMPORTADO | 2019 | 2020 | 2021 | VARIACIÓN (%) 2019-2020 | VARIACIÓN (%) 2020-2021 |
|--------------------------------------|---------|---------|-----------|-------------------------|-------------------------|
| MANEJO DOMESTICO | 623.677 | 935.351 | 1.275.609 | 50% | 36,4% |
| CARNES Y PREPARADOS DE CARNES | 20.398 | 24.857 | 45.789 | 21,9% | 84,2% |
| AZUCAR Y PREPARADOS DE AZUCAR Y MIEL | 26.853 | 27.439 | 39.635 | 2,2% | 44,4% |

Tabla 5 Toneladas y porcentajes de los productos importados por la Sociedad Portuaria de Cartagena del 2019 al 2021

Fuente. Elaboración propia con datos de (SuperTransporte, 2022)

El análisis que se puede realizar de la Tabla 4 es la Sociedad Portuaria de Cartagena fue una de las terminales que conservó gran volumen de operaciones de transporte marítimo. Según la anterior podemos contrastar que, durante los años en cuestión, los principales productos importados con intermediación del puerto de Cartagena fueron los de manejo domésticos, que durante estos tres periodos relevantes en el desarrollo y fases de la pandemia vivida en el país. Se define de acuerdo con el artículo 2° del decreto 1545 del año 1998 los productos de aseo y limpieza de uso doméstico como aquellos productos que aromatizan el ambiente remueven suciedad y propenden el cuidado de utensilios que posteriormente estarán en contacto con el ser humano. (Departamento Administrativo de la Función Pública, 1998).

Los años ilustrados anteriormente han sido en los que la pandemia ha estado presente y han generado un impacto, y se evidencia que las fluctuaciones en los valores son elevadas y su principal razón es que, el país incrementó la compra y consumo de los productos de limpieza y aseo tales como alcohol, desinfectantes, jabones y otros elementos los cuales eran necesarios para minimizar los contagios.

Con base a lo anterior y producto de la pandemia, el país se vio en la necesidad de incrementar su demanda en productos domésticos como productos de limpieza, higiene, desinfección; carnes y preparados de carne, y azúcar y preparados de miel y azúcar, para sus necesidades. Al tener la necesidad de productos alimenticios y productos para la higiene, a

pesar de la coyuntura que vivió y vive el transporte de carga marítimo, el puerto de Cartagena en estos tres periodos mencionados aumento sus operaciones en tonelada de importación, donde del año 2019 al año 2020 aumento 157.093 Ton y del año 2020 al 2021 aumento 326.364 Ton y presentando una variación en % del año 2019 al año 2020 de 12,2 % y del año 2020 al año 2021 una variación del 22.2 %.

5. Conclusiones y/o recomendaciones

Del trabajo de investigación y desarrollo de los objetivo general y objetos específicos se concluye que la logística marítima de importaciones en Colombia presentó cambios en sus procesos, principalmente en el año 2020 donde inició la pandemia en Colombia. Los efectos evidenciados en este trabajo a través de la investigación realizada en fuentes oficiales como informes de la DIMAR, Superintendencia de Transporte, Departamento Nacional de Planeación, etc., nos demuestra que el transporte marítimo sufrió grandes cambios, desde disminución en sus arribos y operaciones de las cargas que ingresaban al país por los principales puertos.

A lo largo de la investigación se encontraron cifras donde demuestran que los principales puertos como Santa Marta, Cartagena y Buenaventura disminuyeron sus operaciones en el año 2020, restableciendo sus operaciones en el año 2021 donde todavía se presentaba la crisis sanitaria en el país. Sin embargo, la zona portuaria de Cartagena en comparación con las otras terminales tuvo un incremento en sus operaciones de arribo, demostrando también a través de la investigación que estas operaciones de carga que ingresaba en el país en el año 2020 fueron de productos de uso domésticos, los cuales eran productos relacionados al cuidado e higiene que las personas estaban teniendo debido al COVID 19.

Otro efecto a resaltar de la logística de importación en el transporte marítimo colombiano es el atasco de contenedores que se encuentran principalmente en la zona portuaria de Buenaventura, a razón de que antes de la pandemia “se recibía el contenedor, se desocupaba el camión que era lo importante y después con la CIA, con la Compañía Internacional Aduanera, pues se cuadraba que problemas había tenido el contenedor, pero hoy en día las navieras hasta que no se pague, no reciben” (Portal Portuario, 2022)

Por lo anterior, se resalta que la pandemia ha dejado un déficit en las operaciones logísticas del transporte marítimo colombiano, ya que el puerto de Buenaventura está presentando dificultades para el descargue de las mercancías y esta situación, ha llevado a que las líneas marítimas hayan decidido llevar sus operaciones a otros puertos, los cuales ofrecen mayor rentabilidad y esto ha generado un incremento en los fletes de esta terminal entre un 40% y un 60%. Lo anterior genera costos en la importación porque una operación en años anteriores se demoraba en promedio 3 horas y en la actualidad la misma operación se demora en promedio entre 3 y 4 días. (Ruiz, 2022)

6. Referencias bibliográficas

- Analdex. (2020). *Informe de importaciones colombianas enero-abril de 2020*. Bogotá: Analdex.
- Andino, P. (2022). *Principales medidas adoptadas por el gobierno colombiano frente a la emergencia provocada por la COVID-19*. Obtenido de <https://www.parlamentoandino.org/images/actualidad/informes-covid/Colombia/Principales-medidas-adoptadas-por-el-gobierno-colombiano.pdf>
- Banco de Bogotá. (2022). *Banco de Bogotá*. Obtenido de Banco de Bogotá: <https://www.bancodebogota.com/wps/themes/html/banco-de-bogota/pdf/productos-para-ti/creditos-y-financiacion/leasing/glosario-importaciones.pdf>
- Cepal. (2020). *Los efectos del COVID-19 en el comercio internacional y la logística*. Santiago: CEPAL. Obtenido de https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/45877/1/S2000497_es.pdf
- Colombia, G. d. (2020). *Corona Virus Colombia*. Obtenido de <https://coronaviruscolombia.gov.co/Covid19/acciones-del-gobierno.html>
- Consejo Privado de Competitividad. (2021). *Consejo Privado de Competitividad*. Obtenido de Consejo Privado de Competitividad: https://compite.com.co/wp-content/uploads/2020/11/CPC_INC_2020_2021_Infraestructura-transporte-logistica.pdf
- Dane. (2022). *Boletín Técnico*. BOGOTÁ: DANE. Obtenido de https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/importaciones/bol_impo_mar22.pdf
- Daniels, J. D., Radebaugh, L. H., & Sullivan, D. P. (2015). *International Business Environments and Operations*. Miami: Pearson.

- Departamento Administrativo de la Función Pública. (6 de Agosto de 1998). *Gestor Normativo*.
Obtenido de Función Pública:
<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=9241#:~:text=Producto%20de%20aseo%20y%20limpieza,contacto%20con%20el%20ser%20humano>.
- Departamento Nacional de Planeación. (2020). *Encuesta Nacional de Logística*. Bogotá: Punto Aparte. Obtenido de Encuesta Nacional de Logística:
<https://plc.mintransporte.gov.co/Portals/0/News/Encuesta%20Nacional%20Logi%CC%81stica%202020.pdf?ver=2021-09-24-211753-007>
- Diáz, C., Maisonave, L., Posada, D., Londoño, G., & Acosta, J. (2022). Análisis preliminar de los beneficios operacionales y comerciales que otorga la figura Operador Económico Autorizado a las agencias de aduanas. *Revista CIES*.
- Dimar. (2021). *ANUARIO ESTADISTICO DE TRAFICO MARITIMO EN COLOMBIA 2019-2020*. DIMAR.
- Dimar. (2021). *ESTADÍSTICAS ANUALES DE TRANSPORTE MARITIMO EN COLOMBIA*. DIMAR.
- Dimar. (2022). *ANUARIO ESTADISTICO DE TRAFICO MARITIMO EN COLOMBIA 2020-2021*. DIMAR.
- Fedegan. (2021). *Costo del transporte internacional se eleva por falta de contenedores*. Bogotá: FEDEGAN.
- Fernández, M. D., & Ospina, A. Y. (2020). *IMPACTO DE LA PANDEMIA DEL COVID-19 EN LAS OPERACIONES DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN DE MERCANCÍAS POR VIA MARITIMA EN COLOMBIA*. CALI: UAN.
- García, S. R. (2022). *Ingeniero Marino*. Obtenido de Ingeniero Marino:
<https://ingenieromarino.com/definicion-partes-estructura-del-buque/>
- Grupo Puerto de Cartagena. (2022). *Grupo Puerto de Cartagena*. Obtenido de Grupo Puerto de Cartagena: <https://www.puertocartagena.com/es/glosario>
- Itc. (01 de Enero de 2022). *TRADEMAP*. Obtenido de TRADEMAP:
https://www.trademap.org/Bilateral_TS.aspx?nvpm=1%7c170%7c%7c842%7c%7cTOTAL%7c%7c%7c2%7c1%7c1%7c1%7c2%7c1%7c1%7c1%7c1%7c1%7c1
- Legiscomex. (10 de Junio de 2021). *La importancia de la importación de bienes*. Obtenido de La importancia de la importación de bienes: <https://blog.legis.com.co/comercio-exterior/importancia-importacion-bienes>
- Ochoa, M., Ruíz, J., & Acosta, J. (2021). Logística portuaria del Atlántico: desarrollo comercial y estratégico para el departamento de Antioquia. *Revista CIES*, 233-253. Obtenido de https://www.researchgate.net/publication/349256016_Logistica_portuaria_del_Atlantico_desarrollo_comercial_y_estrategico_para_el_departamento_de_Antioquia
- Portafolio. (17 de febrero de 2022). EE. UU., China y México, principales socios comerciales de Colombia. *Portafolio*, pág. 1. Obtenido de <https://www.portafolio.co/internacional/importaciones-principales-socios-comerciales-de-colombia-561867>

- Portal Portuario. (08 de febrero de 2022). *Portal Portuario*. Obtenido de Portal Portuario:
<https://portalportuario.cl/colombia-gremio-transportista-culpa-a-navieras-por-atasco-de-contenedores/>
- Porter, M. (1987). *Ventaja Competitiva*. Ciudad de Mexico: COMPAÑIA EDITORIAL CONTINENTAL S.A. DE C.V. Obtenido de
http://aulavirtual.iberamericana.edu.co/recursosel/documentos_para-descarga/1.%20Porter,%20M.%20%281991%29.pdf
- Porter, M. (1987). *Ventaja Competitiva* . Ciudad de Mexico: COMPAÑIA EDITORIAL CONTINENTAL S.A. DE C.V. Obtenido de
http://aulavirtual.iberamericana.edu.co/recursosel/documentos_para-descarga/1.%20Porter,%20M.%20%281991%29.pdf
- Rendón, A. I. (Diciembre de 2013). *SCIELO*. Obtenido de
http://www.scielo.org.pe/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2077-18862013000200007
- Restrepo, J. M. (13 de Agosto de 2020). Operaciones del Puerto de Santa Marta han sido estables durante la pandemia. (C. E. Alvarado, Entrevistador) Santa Marta: Caracol Rad. Obtenido de Operaciones del Puerto de Santa Marta han sido estables durante la pandemia:
https://caracol.com.co/emisora/2020/08/13/santa_marta/1597330610_597480.html
- Ruiz, P. F. (7 de Febrero de 2022). Más de 6.000 contenedores vacíos están represados en Buenaventura. (R. B. Radio, Entrevistador) Obtenido de Blu Radio:
<https://www.bluradio.com/blu360/pacifico/mas-de-6-000-contenedores-vacios-estan-represados-en-buenaventura>
- Sanchez, S. Y., & Cruz, B. C. (08 de Mayo de 2021). *SCIELO*. Obtenido de SCIELO:
http://scielo.sld.cu/scielo.php?pid=S1815-59362021000100169&script=sci_arttext&tIng=pt
- SuperTransporte. (2022). *BOLETÍN ESTADÍSTICO*. Bogotá: SuperTransporte. Obtenido de
https://www.supertransporte.gov.co/documentos/2022/Febrero/Puertos_10/BOLETIN-TRAFICO-PORTUARIO-ANO2021.pdf
- Universidad de Carabobo. (2012). Evolución del Concepto de Competitividad. *REDALYC*, 76.
- Universidad Militar Nueva Granada. (2022). *Universidad Militar Nueva Granada*. Obtenido de Universidad Militar Nueva Granada:
http://virtual.umng.edu.co/distancia/ecosistema/ovas/diplomados/diplomado_de_logistica_integral/unidad_1/medios/interactividades/pat3_1/pat3_1.html
- Velez, M. J., & León, R. G. (2014). Las zonas francas y el sector logístico en Colombia. *ESCENARIOS*, 16.