



**IMPACTO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE CHINA Y ESTADOS UNIDOS,
COYUNTURA DE COLOMBIA EN EL COMERCIO INTERNACIONAL**

DANNA KATHERIN LOZANO ARGUELLO

**UNIVERSIDAD ANTONIO NARIÑO
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
PROGRAMA DE COMERCIO INTERNACIONAL
DIRECCIÓN NACIONAL UDCII
BOGOTÁ D.C.
JUNIO - 2021**



**IMPACTO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE CHINA Y ESTADOS UNIDOS,
COYUNTURA DE COLOMBIA EN EL COMERCIO INTERNACIONAL**

DANNA KATHERIN LOZANO ARGUELLO

**LOURDES OSPINO NUÑEZ
DIRECTORA**

**UNIVERSIDAD ANTONIO NARIÑO
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
PROGRAMA DE COMERCIO INTERNACIONAL
DIRECCIÓN NACIONAL UDCII
BOGOTÁ D.C.
JUNIO - 2021**



TABLA DE CONTENIDO

RESUMEN EJECUTIVO	7
ABSTRACT	8
INTRODUCCIÓN	9
2. JUSTIFICACIÓN	12
3. ESTADO DEL ARTE	15
4. OBJETIVOS.....	18
4.1 Objetivo General	18
4.2 Objetivos Específicos.....	18
5. MARCO TEÓRICO.....	19
5.1 Exportaciones	21
5.2 Importaciones	23
5.3 Puertos internacionales	25
6. METODOLOGÍA.....	27
6.1 Tipo de investigación	27
7. RESULTADOS Y ANÁLISIS	28
8. CONCLUSIONES Y LOGROS	36
9. BIBLIOGRAFÍA	38



LISTA DE TABLAS

Tabla 1. Crecimiento económico porcentual de China y Estados Unidos.....	29
Tabla 2. Operaciones del transporte marítimo internacional 2019	32
Tabla 3. Distribución de operaciones en el año 2019	33



LISTA DE IMAGENES

Imagen 1. Carga importada según modo de transporte 2017-2018 24



LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1. Principales países exportadores de mercancías (USD mil millones) y participación en el PIB de cada país en el año 2019.	22
Gráfico 2. Principales países importadores de mercancías (USD mil millones) y participación en el PIB de cada país en el año 2019.	25



RESUMEN EJECUTIVO

El transporte marítimo es la principal modalidad del comercio exterior, el 90% de la mercancía es transportada por vía marítima. En Colombia existen aproximadamente 184 empresas que prestan este servicio repartidas en diferentes zonas del país, han venido disminuyendo las operaciones del comercio exterior desde el año 2018. El panorama del transporte marítimo se encuentra en proceso de transformación que se enmarca en la transición a una nueva modalidad, en busca del crecimiento económico de los países, como el medio más seguro y confiable para el intercambio de bienes.

Se pretende con el trabajo de grado analizar el impacto del transporte marítimo de China y Estados Unidos, abordando la coyuntura colombiana en el comercio internacional en los últimos 5 años entre 2015 y 2020, la recolección de datos del trabajo de investigación se hará desde fuentes secundarias de información, lo mismo que los datos y estadísticas de los organismos encargados del comercio en los países objeto del estudio.

PALABRAS CLAVES: Transporte Marítimo, Coyuntura, Importación, Exportación, Comercio Exterior.



ABSTRACT

Maritime transport is the main modality of foreign trade, 90% of the merchandise is transported by water, in Colombia, there are approximately 184 companies that provide this service distributed in different areas of the country, foreign trade operations have been decreasing since 2018. The panorama of maritime transport is in a process of transformation that is part of the transition to a new normal, in search of the economic growth of the countries, as the safest and most reliable means for the exchange of goods and services.

It is intended with the degree work to analyze the impact of the maritime transport of China and the United States, Colombia's situation in international trade in recent years between 2015 and 2020, the data collection of the research work is given according to magazines, thesis, scientific articles, reports, books, contributions from authors, statistics among others that helped to collect information so that the work was carried out to the satisfaction of the author.

KEY WORDS: Maritime Transport, Situation, Import, Export, Foreign Trade



INTRODUCCIÓN

El presente trabajo de investigación se enfoca en analizar la importancia del transporte marítimo en el comercio internacional de China, Estados Unidos y Colombia, entre los años 2015 al 2020, para esto se realiza la recolección de información del impacto del transporte internacional en el desarrollo económico de Colombia publicado en el año 2018, así mismo se recolecta información respecto a la infraestructura portuaria e implicaciones que genera el transporte marítimo en el medio ambiente, los procesos y efectos del mismo, Cámara de Comercio sobre las perspectivas del negocio exterior y desafíos logísticos, uso de estadísticas de la DIAN y Ministerio de Defensa Nacional de la carga de importación y exportación por agua, que permita recolectar información para el análisis correspondiente entre el año 2015 al 2020.

Por consiguiente, el transporte marítimo es referente del comercio internacional y de la economía mundial ya que el 80% del comercio mundial en volumen y más del 70% en valor se transporta por vía Marítima. Los puertos marítimos de Colombia se encuentran ubicados en la Costa Caribe: La Guajira, Santa Marta, Ciénega, Barranquilla, Cartagena, Golfo de Morrosquillo, Urabá y San Andrés Isla y dos en la Costa Pacífica: Buenaventura y Tumaco; Siendo Cartagena y Buenaventura los dos más competitivos, que brindan mejores condiciones de intercambio de mercancía, a precios más bajos del mercado. (López A, Gutiérrez M, González D, Morales A, Ruiz J., 2016)



El transporte marítimo ha creado en el comercio internacional seguridad, eficiencia y economía, comparado con otros medios de transporte utilizado para el intercambio de mercancía entre diferentes países de forma eficaz, como lo señala el ex secretario general de la OMI (Organización Marítima Internacional), según López en el año 2016 resalta que este es el medio de envío tradicional más seguro del mercado mundial, donde se puede transportar productos de mucho peso a diferentes países a un precio competitivo y asequible en comparación de otros.

Según, el ex secretario general de la OMI, Koji Sekimizu afirma que: “Alrededor del 90% del comercio mundial se traslada a través del transporte marítimo internacional, sin él las importaciones y exportaciones fueran lentas” (OMI, 2016). Este medio se ha convertido en un modo importante para el intercambio de productos y mercancía en diferentes países, haciendo un gran aporte al crecimiento sostenible en la economía de cada territorio tanto en la Balanza Comercial y PIB (Producto Interno Bruto) de cada nación, se espera que estas cifras sigan creciendo de forma positiva, ya que esto permite generar empleo y reducir la pobreza y desigualdad en los continentes.

El trabajo de investigación tiene como objetivo general analizar el impacto del transporte marítimo de China y Estados Unidos, coyuntura de Colombia en el comercio internacional entre los años 2015 al 2020, donde se recolecta información de fuentes confiables como lo es, DIAN, Cámara de Comercio, Ministerio de Defensa Nacional, entre otros, que permitan el desarrollo de los objetivos específicos como el comportamiento, situación, estadísticas, desarrollo y estrategias que han ayudado al transporte marítimo y los puertos colombianos, chinos y estadounidenses a mejorar las operaciones de acuerdo al desarrollo competitivo y globalizado en el comercio exterior.



Para finalizar de acuerdo a los cambios que ha generado la globalización, los tratados de libre comercio y acuerdos comerciales, el transporte marítimo se ha vuelto una pieza clave de intercambios de bienes para el comercio internacional, donde las empresas han podido ampliar su mercado en diferentes países del mundo, este medio se caracteriza por su adaptabilidad y versatilidad donde se puede trasladar casi todo tipo de producto o mercancía, de forma segura, estable, controlada y supervisada por la aduana al momento del envío, a bajo costo y con menos riesgo.



2. JUSTIFICACIÓN

La línea de investigación que se va a trabajar es comercio y economía internacional, de acuerdo a la información recolectada del impacto del transporte internacional de Colombia, China y Estados Unidos de fuentes como Cámara de Comercio sobre las perspectivas del negocio exterior y desafíos logísticos, uso de estadísticas de la DIAN y Ministerio de Defensa Nacional de la carga de importación y exportación por agua, que permita recoger información para el análisis correspondiente entre el año 2015 al 2020.

La investigación tiene como importancia analizar el impacto del transporte marítimo y zonas portuarias de Colombia, China y Estados Unidos, en el comercio internacional, indagando en cómo ha sido su desarrollo y crecimiento en los últimos tiempos, de acuerdo a la situación que se viene presentando a nivel global por el Covid-19, ha evidenciado resultados negativos en las operaciones de importación y exportación, por ende, los costos de las tarifas se incrementaron en el transporte marítimo, las fronteras fueron cerradas, hubo interrupción de actividades productivas, se generó altas tasa de desempleo, falta de eficacia y eficiencia de la aduana para brindar un servicio de mejor calidad.

Por consiguiente, en el año 2017 el volumen del transporte marítimo se mantuvo por debajo de los promedios históricos del 3% al 4,1%, perdiendo impulso aún más en el 2018 con 2,7%. (UNCTAD, 2018), de acuerdo a lo anterior el mercado internacional se ha convertido en una actividad de oferta y demanda para el desarrollo económico mundial de países desarrollados y subdesarrollados que se especializan en alguna actividad de producción y consumo, donde las empresas se han beneficiado por los



acuerdos comerciales, bilaterales, tratados de libre comercio y alianzas estratégicas entre países vecinos, este crecimiento ha permitido que las empresas navieras modernicen e innoven la red portuaria y creen nuevas estrategias.

La carga en Colombia se caracteriza fundamentalmente por ser transportada en zonas costeras, dividida en dos zonas portuarias, primero está la Costa Caribe, que está conformada por La Guajira, Santa Marta, Ciénega, Barranquilla, Cartagena, Golfo de Morrosquillo, Urabá y San Andrés; segundo esta la zona costera está ubicada en el Pacífico en este se encuentra Buenaventura y Tumaco, estas dirigen sus operaciones internacionales a países como Turquía y Estados Unidos administrado por veinte (20) empresas portadoras con el 94,8% de la carga total exportada (DIAN, 2018)

El Puerto de Santa Marta en el año 2019 transporto 7,2 millones de toneladas de carga, todas las operaciones de comercio exterior en gran parte son transportadas por el medio marítimo principalmente el hidrocarburo y carbón. El país está en la capacidad de mover 302,6 millones de toneladas distribuidas en ciudades como, Cartagena 89, Morrosquillo 65, Santa Marta 62, La guajira 36, Buenaventura 30, Barranquilla 15, Tumaco 2,6, turbo 1,5 y San Andrés 0,6, el cual tiene mayor relevancia el puerto de Cartagena. (Portafolio, 2015)

Por otra parte, los puertos más importantes del mundo se encuentran ubicados en China por ser el continente que mueve más del 70% en mercancías, seguido Europa con el 13%. El puerto de Shanghái ubicado en China ocupó el primer puesto en el ranking como el mejor en infraestructura, área, longitud y capacidad de contenedores. También se encuentra el puerto Shenzhen destacándose como el tercer puerto más importante del mundo y el segundo de china, puerto Ningbo-Zhoushan destacándose



como el cuarto importante del mundo, puerto Guangzhou ampliando su crecimiento en instalaciones; comprobando así que China es destacable en el comercio internacional por sus puertos marítimos con mayor actividad en el tránsito de estos. (Sociedad Portuaria de Santa Marta, 2020)

En medio de la crisis que ha generado el COVID-19 ha permitido el incremento del costo de las importaciones y aumento de los fletes, retrasos en los fabricantes y divergencia de los precios, se han visto afectadas todas las empresas en particular la de zona euro ya que se presentan altos índices en los costos de materia prima. A febrero de 2021 la escasez de contenedores proporciono altas tarifas de fletes para las importaciones desde China ya que paso de USD\$ 2.000 a valer USD\$8.000 generando un aumento del 300% en el flete. De acuerdo a la pandemia, la economía del continente se reactivó cuando bajaron las cifras de contagio y las exportaciones empezaron a subir a diferencia de Europa y América donde estas operaciones disminuyeron. (LA REPÚBLICA , 2021)

De igual forma la pandemia del COVID-19, proporcionó reducción en las ventas de granos superando a Estados Unidos países como Brasil; Los contenedores en ese tiempo de crisis y la mano de obra disminuyeron ocasionando demoras en las entregas y despachos de mercancía de 1 hasta 2 semanas, generando incrementos de los costos en fletes y seguros. Las exportaciones cayeron en Estados Unidos ya que China es el socio comercial que más le compra mercancía a este país, pero debido a los altos contagios de COVID-19 se ve afectada la comercialización entre estos mercados. (Logística, 2021)



3. ESTADO DEL ARTE

En primer lugar, uno de los factores que viene afectando el transporte marítimo en Colombia es la necesidad de inversión para lograr desempeñarse eficientemente, superar las metas y convertirse en un país más competitivo a nivel internacional, poder expandir su mercado por todo el mundo y crear alianzas que permitan desarrollo, acercamiento con países vecinos, generación de empleo, aumento de importaciones y exportaciones. Los principales pioneros del transporte marítimo fueron los países del occidente y las economías asiáticas, del cual ha permitido el crecimiento económico, social y cultural de los países. (Angulo, Figueroa, Gambin, Jiménez, 2019).

En segundo lugar, en Colombia, el transporte internacional no se ha manejado de la mejor manera a pesar de contar con medios aéreos, marítimos y terrestres que ayudan a un fácil acceso y salida de mercancía, se presentan problemas en cuanto a los tiempos de entrega, costos, logística y temas ambientales, todos estos factores impiden consolidar procesos importantes como el tema de la competitividad de la economía con relación a otra, es uno de los motivos por los cuales las importaciones y exportaciones del país han venido disminuyendo año tras año. (Angulo, Figueroa, Gambin, Jiménez, 2019).

Como tercera medida, el transporte marítimo es un sector que ha tenido poco crecimiento, no se le ha brindado la importancia que realmente merece creando unas falencias en este sistema. Entre ellas se encuentran que el sistema de transporte es muy ineficiente debido a que se utiliza en el medio carretero a pesar de poseer dos valles interandinos, el del río Magdalena y el del río Cauca, lo que dificulta el transporte principalmente por sus vías en mal estado y la inseguridad en estas zonas, caso



contrario con el servicio marítimo que ofrece en su orden posibilidades más económicas que la carga fluvial y ferroviaria. (Angulo, Figueroa, Gambin, Jiménez, 2019)

Como cuarto lugar, el transporte marítimo es un contribuyente cada vez mayor a la contaminación del aire. La gran mayoría de las emisiones de óxido de nitrógeno (NOx), dióxido de azufre (SOx) y partículas en las zonas marítimas de la UE son emitidas por los buques de carga de más de 500 TRB (Toneladas de Registro Bruto). Se estima que alrededor del 45% de las emisiones provienen de buques con pabellón de la UE y aproximadamente el 20% de las emisiones se emiten dentro de las 12 millas de mar territorial. Debido a tantos kilómetros de viaje contribuye al problema del aire y la tierra, debido al compuesto de azufre y nitrógeno. (González, Soler, Orive, Camarero, 2013).

Se puede identificar que los puntos problemáticos clave se pueden resumir de la situación actual del transporte de carga en Colombia son: 1. Altos costos de transporte: no se puede competir en precios con el mercado internacional, 2. Rezago drástico en infraestructura vial, férrea, marítima y fluvial, 3. Incumplimiento de normas técnicas, 4. Baja inversión en infraestructura vial, 5. Costos de energía y gas, 6. No existe una relación integral y cubrimiento total del territorio nacional. (Angulo, Figueroa, Gambin, Jiménez, 2019).

Por otro lado, China cuenta con 234 barcos, pero no le es suficiente para cubrir las operaciones internacionales, carece de contenedores esto genera en el cliente retrasos en los envíos y hora de entrega, aumento en las tarifas, demoras en las cargas de embarque, molestia en el cliente, los precios por cuarenta pies antes tenían un costo de 2000 dólares aumentado hasta 12000 dólares, donde se congestionan los envíos a



países como Estados Unidos y Europa con productos como lo es el electrodoméstico, bicicletas y muebles de sala y comedor. Los importadores han decidido realizar pedidos más frecuentes por la alta demanda en las navieras para que no se les agoten sus productos y pierdan ventas por falta de logística en su proveedor. (Sanchez A. , 2021)

Para finalizar, en Estados Unidos las demoras de carga cada vez son mayores se realizan colas de más de 40 buques a la espera de embarque, que han proporcionado costos altos en la mano de obra, aumento en las tarifas, retrasos en las entregas, incumplimientos de contratos, cierre en las fronteras, la demanda cada vez es mayor generando en el puerto de Los Ángeles un superávit promedio de 0,64, pero el servicio de los contenedores no cubre la petición de todo el mercado global. Por consiguiente, se da planteamiento a la pregunta problema, con la finalidad de darle solución dentro de la investigación planteada en el presente trabajo. ¿Cuál ha sido el impacto del transporte marítimo de China y Estados Unidos, incidencia para Colombia en el comercio internacional entre los años 2015-2020?



4. OBJETIVOS

4.1 Objetivo General

Analizar el impacto del transporte marítimo de China y Estados Unidos, coyuntura de Colombia en el comercio internacional entre los años 2015-2020.

4.2 Objetivos Específicos

Indagar el comportamiento del transporte marítimo en China y Estados Unidos en los últimos cinco años.

Determinar el desarrollo y crecimiento que representan los puertos de la Costa Caribe y Costa Pacífica en Colombia del transporte marítimo.

Identificar las estrategias que han ayudado a mejorar las operaciones portuarias colombianas enfocadas al desarrollo competitivo y globalizado del comercio exterior.



5. MARCO TEÓRICO

El transporte marítimo en sus antecedentes se ha visto involucrado desde los años 3.500 A.C transportando pequeñas cargas con distancias cortas, tiempo después se fue implementando mejoras en técnicas para que este transporte fuera más rápido y pudiera llegar a distancias más relevantes. Los vikingos y europeos fueron los que lograron hazañas significativas haciendo navegaciones por primera vez desde la península escandinava hasta Inglaterra, al mar Mediterráneo y por último a Norteamérica con la llegada de Cristóbal Colón, se implementaron nuevas técnicas para transportar el oro procedente del sur de América hasta la Península Ibérica, en aquellos tiempos, se consiguió que cada embarcación fuese capaz de almacenar aproximadamente dos toneladas de ese valioso metal. (Ramirez, 1982)

De tal manera, que ya en el siglo XVIII, las fragatas se convirtieron en las embarcaciones más emblemáticas, por su capacidad significativa, por su rapidez y agilidad. Pese a ello, en el siglo XIX, los barcos a vapor cambiaron por completo la navegación para asumir la protección del tráfico de ultramar, eran eficientes en la lucha contra los corsarios debido a su gran velocidad. Después de 200 años, navegar y transportar mercancía a través del mar ha tenido un crecimiento relevante para los países ya que los barcos se transformaron en medios de transportes tan eficientes y efectivos que se ha implementado la construcción de estaciones portuarias en las que los grandes buques atracan, formando una red de conexión mundial basándose e implementando políticas y normas en las que el transporte marítimo se debe regir, caso de apoyo, como lo es la OMI (Organización Marítima Internacional).



Por consiguiente, el presente trabajo en la implementación teórica permite analizar la esencia del comercio internacional, en este sentido, desde la perspectiva de la teoría del nuevo regionalismo económico que surge en los años 90 por Mittelman en 1996 gracias a la apertura comercial a nivel mundial, esta se basa en la conformación de bloques económicos de estados donde se estructuren políticas comunes con el fin de incrementar su capacidad para influir en las corrientes del comercio y la inversión. (Morales Fajardo, 2007). Así mismo, se implementa la “nueva” teoría del comercio surgida por P. Krugman, E. Helpman, D. Greenaway, a través de la ventaja comparativa la cual se basa en que el comercio entre países será mayor cuantos mayores sean las diferencias (en tecnología o en las dotaciones de factores) entre ellos, donde los países intercambian productos pertenecientes a industrias diferentes. (Sanchez J. S., S.f)

Por lo tanto, la globalización ha permitido que el comercio internacional cree alianzas y acuerdos comerciales que ayuden al intercambio de productos, ya que ningún país es autosuficiente, estos deben participar en el proceso de vender lo que producen (exportar) y comprar lo que necesitan (importar), siendo la columna vertebral el transporte marítimo por costos bajos, el medio más seguro, el 90% del mercado exterior es transportado por mar, calculándose por toneladas – millas que es multiplicado por distancia recorrida de la mercancía a su lugar de destino, la industrialización ha causado el aumento de consumo de las familias produciendo crecimiento en la salida y entrada de productos en los países.

La logística marítima es la columna vertebral del comercio exterior, por donde se moviliza el 84% en volumen (toneladas) y el 70% en valor, por eso es importante el rol que cumplen los puertos para transportar la mercancía, la infraestructura de transporte es uno de los componentes fundamentales de los índices de competitividad



internacional, donde plantean el despliegue y capacidad del contenedor, número de compañías de transporte, tiempo promedio y tiempo máximo de duración de la carga son variables clave de la red de exportación. (Sanchez R, Weikert F, 2020)

Conforme a la crisis económica que vivió el mundo en el año 2020 por el COVID-19, el comercio internacional también se vio afectado, redujeron las importaciones y exportaciones a nivel mundial, la variabilidad y restricciones en los precios de las tarifas, la Revisión del Transporte Marítimo 2020 de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), estima que la caída del comercio marítimo se redujo en 4,1% de acuerdo a interrupciones de las operaciones de intercambio de mercancía, esta pandemia proporcionó variaciones de consumo, mercado, cambios en sistema de salud y condiciones de vida.

El mercado internacional transportado por agua en 2018 alcanzó los 11.815 millones de toneladas métricas, en 2019 tuvo un récord histórico de 11.860 millones de toneladas, que representó un crecimiento interanual del 0.4%. El transporte constituye uno de los diferentes medios empleados para el traslado físico de mercancías y carga desde un determinado origen puede ser vendedor o exportador hacia un determinado punto de destino en donde figura el comprador o importador, en la cantidad, calidad, tiempo y costo más efectivos para las partes en cuestión (Moral, 2014).

5.1 Exportaciones

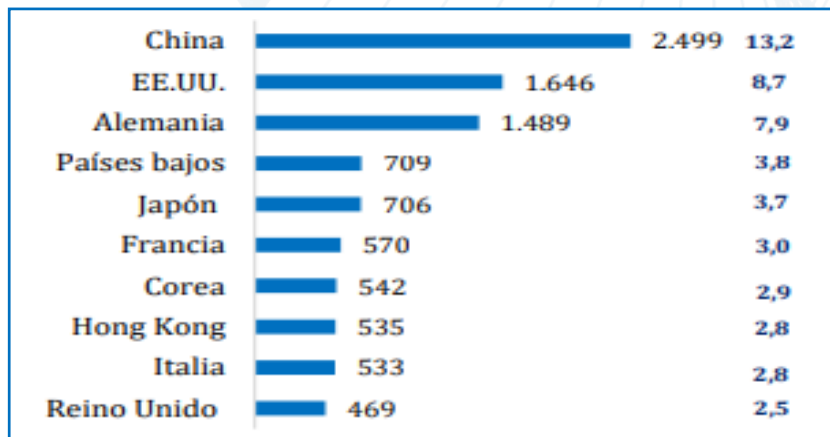
Las exportaciones son de suma importancia para cada nación porque son los ingresos extranjeros relacionados en la balanza comercial, que en los últimos meses se ha visto afectada por la coyuntura que viene generando el COVID-19. Las operaciones del comercio exterior han tenido un impacto negativo entre países, bajo índices de



crecimiento en las exportaciones, poca fuente de entradas adicionales. Cada país busca mejores beneficios, mayor rentabilidad, ventaja competitiva, oportunidades del mercado, ya que la demanda interna no supe los gastos públicos en su totalidad.

Las exportaciones en enero de 2020 tuvieron un crecimiento en 8,5%, aún el comercio exterior no se había visto afectado por la pandemia del COVID-19, Colombia registró la salida de mercancía de US\$ 7.949,8 millones, con China a la cabeza como mercado de destino (47,1%), seguido de Estados Unidos (11,8%) y en tercer lugar a Japón (9,1%), son países desarrollados con capacidad de exportación e importación, pero a partir del mes de marzo el intercambio de bienes y servicios entre países registró impactos negativos, cierre de fronteras, tarifas altas. (Logistec, 2021)

Gráfico 1. Principales países exportadores de mercancías (USD mil millones) y participación en el PIB de cada país en el año 2019.



Fuente: (Cámara de Comercio de Cali, 2020)

En la gráfica anterior se puede observar que los países con mayor margen de exportación, son China con (13,2%), seguido EE. UU (8,7% USD 1.646) en segundo puesto y tercer lugar Alemania (7,9% USD 1.489) fueron los principales países



exportadores a nivel mundial en 2019. China lideró las exportaciones mundiales con un valor de USD 2.499 mil millones, de igual forma Países Bajos (3,8% USD 709), Japón (3,7% USD 706), Francia (3,0% USD 570), y por último con menor porcentaje Corea, Hong Kong, Italia, Reino Unido. Se espera que Colombia pueda mejorar sus exportaciones en los próximos cinco años. (Cámara de Comercio de Cali, 2020)

5.2 Importaciones

Las importaciones se han convertido en una estrategia de costo más económico con precios competitivos, que resultan beneficiosas si no superan las exportaciones del país, se puede llevar a cabo de forma directa con el proveedor esto genera beneficio para el comprador porque puede ofrecer calidad, variedad de bienes y servicios adquiridos de otro país. Pero también producen desventaja en la competencia local ya que es un dinero que sale e ingresa a otra nación que puede ser invertido y generar empleo y crecimiento e el propio país.

Con respecto al primer semestre de 2018 “el transporte marítimo manejó 23,8 millones de toneladas proporcionando una disminución de 4,5% frente al mismo período del año 2017. Las operaciones de carga se realizaron por el puerto de Buenaventura con 35,9%, la carga exportada por Colombia se concentra en tres direcciones seccionales; Santa Marta (35,6%), Cartagena (31,5%) y Riohacha (22,4%), representa el 97,8% trasladado por transporte marítimo atendido por Cartagena, Buenaventura, Barranquilla y Santa Marta embarcada desde los países como lo es Estados Unidos, China, Brasil y México proporcionando una carga del 58%” como se muestra en el siguiente cuadro. (DIAN, 2018).



Imagen 1. Carga importada según modo de transporte 2017-2018

Modo de transporte	Peso Bruto (toneladas) ¹				Total de Bultos (unidades) ¹			
	2017	2018	Part. % 2018	Var. %	2017	2018	Part. % 2018	Var. %
Transporte Marítimo	24,952,301	23,818,698	97.8%	-4.5%	258,503,950	315,950,345	96.5%	22.2%
Transporte Carretero	346,958	411,231	1.7%	18.5%	7,725,054	8,300,348	2.5%	7.4%
Transporte Aéreo	93,063	98,793	0.4%	6.2%	3,450,806	3,077,740	0.9%	-10.8%
Aguas interiores	509,452	15,536	0.1%	-97.0%	157,773	81,389	0.0%	-48.4%
Total	25,901,774	24,344,258	100.0%	-6.0%	269,837,583	327,409,822	100.0%	21.3%

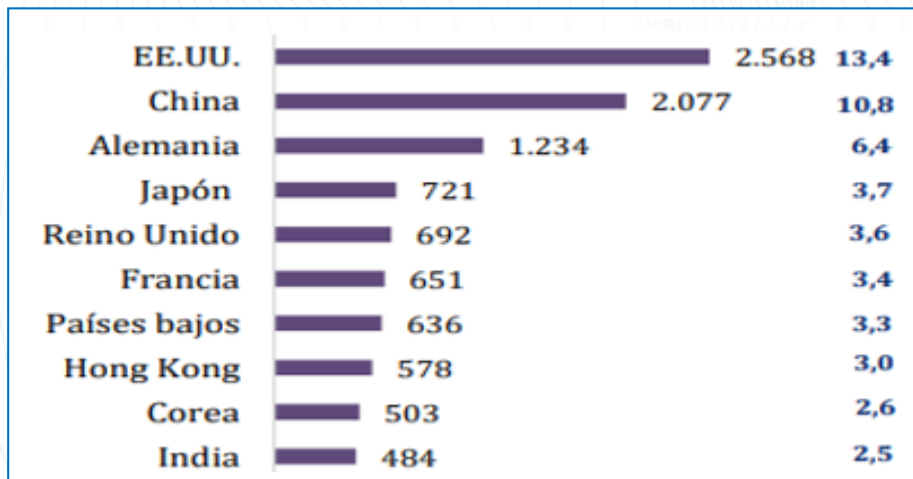
Fuente: (DIAN, 2018)

La imagen 1 muestra una variación de -4,5% en el transporte marítimo, del cual tuvo una participación del 97,8% en el año 2018 en las importaciones de Colombia, cabe resaltar que el transporte marítimo tiene mayor participación en el mercado internacional, sin dejar atrás los medios de carga carretero que aporta el 1,7% en participación y (411,231) en toneladas y el medio aéreo participó con 0,4% con (98,793) toneladas en el 2018, una contribución al crecimiento en los últimos años.

De acuerdo a cifras del Servicio Nacional de Aduanas, en enero 2021 “las importaciones cayeron en 1,5%, alcanzando US\$ 5.294 millones, con China como el principal vendedor (30%), seguido de Estados Unidos (17,0%) y Brasil (8,5%). No obstante, el intercambio comercial global registró un aumento del 4,2% y las exportaciones subieron un 8,5%, respecto al mismo mes del año pasado”. (Logistec, 2021). El virus que inicio en China afectó de forma negativa a la economía de todo el mundo después del primer trimestre del año 2020 ya que buques y portacontenedores, se reportaron inactivos en todo el mundo, hubo cierre en las fronteras, se paralizó el mercado ya que no entraban ni salían productos en los países, el consumo bajo y la economía disminuyó.



Gráfico 2. Principales países importadores de mercancías (USD mil millones) y participación en el PIB de cada país en el año 2019.



Fuente: (Cámara de Comercio de Cali, 2020)

El gráfico anterior, muestra que los países que lideran las importaciones mundiales son EE. UU con (13,4%), en segundo puesto China con (10,8%), y en tercer lugar Alemania con (6,4%), a diferencia de las exportaciones, esta vez lidera EE. UU con USD 2.568 mil millones en el año 2019. La participación más relevante se da en los servicios comerciales con (9,9% USD 571). Este impacto del COVID 19 ha creado varios desafíos y estrategias en el mercado internacional como lo es la suspensión de rutas marítimas, protocolos de bioseguridad, demora en los procesos de entrega, volatilidad en los costos, incertidumbre en las personas y cadena de transporte.

5.3 Puertos internacionales

China: el país que viene en constante crecimiento, en el año 2018 se importó hacia China más de mil millones de mineral de hierro que representó para el transporte marítimo el 71%, siendo Shanghai el puerto más grande del país con cobertura a 123 países. (Pulido, 2020), sus contenedores no proveen capacidad por el alto índice de



demanda que genera el país convirtiéndose en el proveedor mayoritario a nivel global. Para el mes de diciembre de 2020 las exportaciones chinas crecieron en 18,1% con un superávit comercial de 535.000 millones dólares (443.000 millones de euros).

Estados Unidos: el tráfico de contenedores de Estados Unidos hacia China disminuyó un 14%, mientras que las exportaciones de China a Estados Unidos aumentaron un 12%. (Logistica, 2021) Estados Unidos es el país que más importa a nivel mundial, con \$2.205 billones comprados en 2016 a sus principales socios comerciales como China, México, Japón, Canadá y Alemania, por su parte, el valor total de las exportaciones es de \$1.471 billones en 2016, por ende, estos valores exportados convierten a Estados Unidos en el segundo mayor exportador en el mundo.

Las rutas marítimas del país son: Los Ángeles, Long Beach, Nueva York, Nueva Jersey, Georgia, Seattle, Tacoma. (Icontainers, 2020)

China y Estados Unidos vienen siendo afectado por los altos costos en las tarifas de contenedores, manos de obra, demora en las entregas esto ocasiona en el cliente pérdida de credibilidad en el proveedor, se encuentran trabajando para garantizar un mejor servicio al momento del embarque, descarga del producto y satisfacción del consumidor ya que esto afecta las importaciones y exportaciones de los dos países si no se toma un mayor control se crea disminución en la cadena de distribución.



6. METODOLOGÍA

6.1 Tipo de investigación

El tipo de estudio para el desarrollo del trabajo de grado, se realizó con un enfoque cualitativo, la información se recopila de datos, comportamientos, estrategias de mejora, desarrollo y crecimiento del transporte marítimo y puertos de Colombia, China y Estados Unidos entre los años 2015 al 2020.

La metodología del trabajo de investigación es de tipo descriptivo con el fin de analizar el impacto que tiene el transporte marítimo en el comercio exterior, se recopila información de fuentes secundarias de la Cámara de Comercio, DIAN, Ministerio de Defensa Nacional, donde muestran estadísticas de crecimiento de las importaciones, exportaciones y características de puertos de Colombia, China y Estados Unidos.



7. RESULTADOS Y ANÁLISIS

De acuerdo a los hallazgos del trabajo investigativo que se realizó, se pudo evidenciar que el transporte marítimo cumple un papel importante en la economía del país, por medio del intercambio de bienes y servicios al momento de realizar una exportación o importación. La crisis que viene generando el COVID-19 a partir del 2019 ha expuesto el estancamiento político, económico y social, donde los puertos al año 2020 tuvieron una caída del -7,2% a nivel global referente al año 2019. Son muchos los retos que enfrenta el transporte marítimo de Colombia ya que uno de ellos es la saturación de los patios de contenedores, especialmente en el puerto de Buenaventura.

El transporte marítimo se ha convertido en la herramienta clave del comercio internacional, este servicio es prestado en Colombia por empresas extranjeras y colombianas, se pudo observar que las operaciones que realizan estos puertos fueron estudiadas para el año 2016 por Logísticas Performance Index que mide el rendimiento logístico de los países el cual calificó a Colombia en el puesto 96 de 160 en aspectos como calidad de la infraestructura y calidad del transporte, envíos internacionales, frecuencia de las mercancías en tiempos estipulados, entre otros. Actualmente el puerto de Cartagena es el quinto puerto más grande en Latinoamérica según el volumen de carga movilizada, de acuerdo con la CEPAL.

La coyuntura actual de la crisis económica que se viene presentando en los últimos meses se inició por el COVID-19 que se desarrolló en China, proporcionando un impacto negativo en el comercio exterior, la economía de los países desarrollados y subdesarrollados tuvieron un decrecimiento, las operaciones internacionales se redujeron de forma significativa “las importaciones cayeron 1,5%, alcanzando US\$



5.294 millones, con China como principal vendedor (30%), seguido de Estados Unidos (17,0%) y Brasil (8,5%).” (Logistec, 2021), esto debido a que no permitían ni la salida ni el ingreso de mercancía en algunos países. China y Estados Unidos se vieron afectados entre los años 2018 y 2019 por las altas tarifas arancelarias afectando al sector del transporte marítimo, perturbaciones en la cadena de suministro entre países vecinos.

China es el proveedor mayoritario a nivel global ocupando el primer puesto en gráneles secos, proporcionando mayor participación al transporte marítimo del país, es por eso que la economía se ha visto afectada en gran parte a finales del año 2018 ya que el comercio experimentó un repunte temporal debido a un incremento de los embarques chinos destinados a Estados Unidos ante la posible aplicación de aranceles más elevados a las importaciones del país asiático, entre estos dos países la oferta de contenedores tuvo un aumento 6%. (UNCTAD, 2018)

Tabla 1. Crecimiento económico porcentual de China y Estados Unidos.

PAIS	1994-2008	2017	2018	2019
Estados Unidos	3,2	3,1	3	2,3
China	9,7	6,9	6,6	6,1

Fuente: (UNCTAD, 2018)

China y Estados Unidos son países desarrollados, estos han generado presión en la baja del comercio internacional ya que sus actividades económicas y comerciales afectan a los países que se encuentran en desarrollo, por lo que el crecimiento



económico en los últimos tres años para estos dos países se ha reducido de un año a otro; como se muestra en la tabla 1, Estados Unidos en 2017 tuvo un crecimiento porcentual de (3,1), en 2018 bajo a (3) y en el 2019 a (2,3) anual en la economía de este país y en China igualmente hubo una disminución en su crecimiento porcentual anual ya que en 2017 pasó de (6,9), en 2018 a (6,6) y 2019 a (6,1) en la economía de este, estos factores han afectado al PIB mundial ya que el comercio ha disminuido en el transporte de mercancías.

El comercio marítimo en los últimos años no ha tenido un buen comportamiento en países como China y Estados Unidos ya que ha bajado el volumen en 6% en sus importaciones y exportaciones, se esperaba que para el 2019 tuviera un crecimiento 2,6% pero luego de presentarse la crisis de la pandemia generó disminución de movimientos portuarios en los países y aumento en las tarifas arancelarias, lo que permitió que los precios de los productos aumentaran y la demanda se estancara.

Para determinar la situación e indicadores que presentan los puertos de la Costa Caribe y Costa Pacífica en Colombia los puertos con mayor participación en las operaciones de intercambio de bienes y servicios en el comercio exterior lo genera Buenaventura en el pacífico donde anualmente está transportando 15 millones de toneladas de carga y Cartagena en el caribe donde ha sido el mejor terminal de Contenedores del Caribe en el transcurso de los años 2005 al 2018, el cual, la Caribbean Shipping Association le otorgo a este puerto una distinción como el mejor terminal en operaciones portuarias en Colombia; Cuentan con mayor expansión de su infraestructura, estos dos puertos representan mayor conectividad con el continente marítimo, crecimiento económico y oportunidades con el exterior, aunque hay variables



que limitan como lo es la deficiencia en los sistemas operativos, gestión aduanera, entre otros, que impiden la evolución y desarrollo económico.

Colombia es el único país de Suramérica que cuenta con una ventaja competitiva especial de tener dos mares como lo es el pacífico y caribe. Actualmente Colombia cuenta con 10 zonas portuarias, divididas de la siguiente forma; la costa caribe tiene 8 (ocho) y las otras 2 (dos) las tiene en el Pacífico, en la que se destaca: El puerto de Cartagena, Buenaventura, Tumaco, Bolívar, Turbo, Santa Marta y Barranquilla. Estos son catalogados como los principales puertos en Colombia, por sus ubicaciones, infraestructura y capacidad de operaciones.

De acuerdo con datos de la ANI, “la capacidad instalada de los puertos aumentó en un 55%, cuyo nivel aproximado era de 286 millones de toneladas al año, y para el año 2018 se ubicó en ceca de 444 millones de toneladas anuales de capacidad instalada. Según proyecciones de la misma entidad, para el 2021 la capacidad instalada de la infraestructura portuaria del país podría alcanzar 514 millones de toneladas al año”. (Giraldo & Rodriguez, 2019). En el año 2018 los puertos del caribe registraron operaciones de comercio exterior de 37'783.486 toneladas de carga, que corresponde a exportaciones por \$ 30'307.313 e importaciones \$7'476.173. Por el puerto de Santa Marta se exporta la mayoría de producto agro-colombiano a países como Estados Unidos y Europa occidental, así mismo Barranquilla movilizó en el año 2018, 5,2 millones de toneladas de mercancía. (Mintransporte, 2020)

Por otro lado, en el año 2019 las operaciones internaciones que se desarrollaron por el Caribe 85,18% de volumen de carga y por el Pacífico 14,82%, transportado por agua para un total de 129.350.464.90 correspondiente a exportaciones e importaciones. Los puertos con mayor registro de carga total movilizada fueron Santa Marta 42.60 %,



Cartagena 18.83 %, Puerto Bolívar 11.50 %, Buenaventura 11.18 %, Coveñas 9.86 % y Barranquilla 4.64 %, del total de toneladas movilizadas.

Tabla 2. Operaciones del transporte marítimo internacional 2019

CIUDAD	TOTAL DE OPERACIONES	TOTAL PROMEDIO DE OPERACIONES AL MES	IMPORTACIONES	EXPORTACIONES
SAN ANDRES	128	11	24.081,28	
BARRANQUILLA	1202	100	4.294.058,01	1.705.757,66
CARTAGENA	3473	289	15.346.002,50	9.014.358,22
COVENAS	330	28	283.388,00	12.474.725,62
PROVIDENCIA	11	3		
SANTA MARTA	1657	138	5.597.110,87	49.507.269,32
RIOHACHA	36	3	77.390,75	578.307,38
PUERTO BOLIVAR	413	34	132.583,48	14.736.885,50
TURBO	530	44	58.422,90	924.702,44
BUENAVENTURA	1296	108	11.472.486,60	2.990.254,04
TUMACO	57	5	1.571,00	131.109,33
TOTAL	9133	763	37.287.095,39	92.063.369,51

Fuente: (Ministerio de Defensa Nacional , 2019)

Con la información contenida en la tabla 2, se evidencia que en el año 2019 los puertos con mayor relevancia en exportaciones fueron, Cartagena, Coveñas, Santa Marta y Puerto Bolívar y en importaciones Cartagena, Buenaventura, Santa Marta y Barranquilla. Esto muestra que han aumentado las operaciones de intercambio de



bienes, donde en los últimos años han participado puertos que tenían poca intervención en el comercio exterior.

Tabla 3. Distribución de operaciones en el año 2019

CIUDAD	BUQUES PORTACONTE- NEDORES	BUQUES GRANELE- ROS	BUQUES TANQUE- ROS	BUQUES QUIMIQUE- ROS	BUQUE GAS NATURAL	BUQUES CARGA GENERAL	BUQUES CARGA DE REFRIGE- RACION	BUQUES CARGA RODADA	TOTAL DE OPERACIONES
SAN ANDRES	0,77%		0,13%			7,02%	1,20%		9,12%
BARRAN- QUILLA	10,96%	19,62%	11,31%	23,55%	5,37%	22,00%	0,30%		93,11%
CARTAGENA	51, 97%	11,72%	27,89%	36,52%	94,63%	29,61%	2,40%	53,13%	307,87%
COVENAS		1,40%	37,31%			0,83%			39,54%
PROVIDENCIA						1,31%			131,00%
SANTA MARTA	10,05%	38,39%	17,21%	19,80%		13,44%	33,03%	23,59%	155,51%
RIOHACHA		1,45%				1,07%			2,52%
PUERTO BOLIVAR	0,94%	13,12%	0,75%	1,71%		13,20%	1,80%		31,52%
TURBO	7,38%		1,38%			2,14%	61,26%		72,16%
BUENAVENTU- -RA	17,37%	14,25%	4,02%	17,06%		8,92%		23,31%	84,93%
TUMACO		0,05%		1,37%		0,48%			1,90%
TOTAL	99,44%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	877%

Fuente: (Ministerio de Defensa Nacional , 2019)

Teniendo en cuenta la anterior información, el puerto de Cartagena ocupa el primer puesto en Colombia en el año 2019 realizando mayores distribuciones de operaciones de en diferentes buques con una totalidad de 307,87% donde se transportó gas natural, carga en general, pasajeros, diferentes productos y Santa Marta el



segundo lugar con 155,51% de participación mensual y anual, hace referencia a que el puerto de Buenaventura paso a convertirse en el cuarto en la lista con 84,93%.

Por consiguiente, se busca crear estrategias que ayuden a mejorar las operaciones portuarias colombianas enfocadas al desarrollo competitivo y globalizado del comercio exterior, en primer lugar, Colombia debe invertir en los canales ferroviarios en los puertos más dinámicos de la economía, esto ayuda a agilizar las operaciones de intercambio de mercancías, como por ejemplo, en Chile ha sido todo un éxito este tipo de iniciativas ya que las cargas en este país llegan en el tiempo indicado y no presentan controversias en los tiempos de entrega y operación, lo cual no generan sobrecostos, es una estrategia alineada al desarrollo competitivo y sostenible si se implementa en Colombia, donde se puede agilizar procesos logísticos a la hora de entrega, generando que los clientes estén satisfechos por la eficiencia logística de distribución del producto hasta el puerto de salida.

En segundo lugar, es necesario conocer las problemáticas que presentan los puertos con menor operación marítima y que tienen menor flujo de operaciones de distribución de contenedores en Colombia, indagando detalladamente en cómo se encuentra la infraestructura y capacidad de carga de estos para encontrar la forma de potenciar las operaciones internacionales, es indispensable aprovechar estos puertos ya que pueden ayudar a incrementar los ingresos adicionales a la economía colombiana, ya que estos necesitan de inversión tecnológica e infraestructura, procesos de seguimiento y control que se realizan a las actividades portuarias, así mismo adecuarlos de la mejor forma para que sean aún más llamativos por los inversionistas extranjeros convirtiendo el comercio colombiano en una operación eficiente para los países extranjeros.



En tercer lugar, los puertos de Barranquilla y Cartagena presentan una deficiencia en la infraestructura vial, por el mal estado de las vías de acceso, esto afecta la movilización de la mercancía hacia el puerto para ser cargada y llevada hasta el lugar de destino, debilitando la entrega y ocasionando daños del producto y retrasos. Son zonas de alto crecimiento en el turismo que deberían ser tenidas en cuenta al momento de hacer inversión por parte del gobierno, así mismo se deben implementar reparaciones locativas, que permitan la generación de empleo y más comercio.

En quinto lugar, es importante invertir en buques ya que la globalización ha permitido el crecimiento de las operaciones del comercio exterior, tener disponibilidad y capacidad de entrega cuando se requiera. La economía de escala ha aumentado el movimiento del transporte marítimo con diferentes países donde se pueden movilizar volúmenes de carga de mercancía significativa y disminuye los costos en las navieras ya que no es lo mismo transportar pequeñas cantidades porque genera mayor costo. Si se tomaran las medidas necesarias en las falencias nombradas anteriormente se generaría más empleo, crecimiento económico, nuevas oportunidades de mercado, cadena de valor, reducción de costos logísticos.



8. CONCLUSIONES Y LOGROS

Esta investigación permitió conocer las variables del transporte marítimo en entorno internacional y se realizó de forma satisfactoria, dando solución al objetivo general con ayuda de los objetivos específicos en su totalidad, donde se pudo evidenciar que los puertos del Caribe y Pacífico atribuyen a la economía de Colombia debido a sus destacables operaciones en el comercio de mercancía transportada por vía marítima, donde se evidencia que el puerto de Cartagena y Buenaventura son los pioneros a nivel nacional, pero así mismo se concluye que estos necesitan de infraestructura vial y tecnológica para intensificar las operaciones de movilidad y gestión aduanera.

Entre China y Estados Unidos se evidenció que han bajado el ritmo de las operaciones internacionales y esto proporciona disminución en la cadena de distribución de acuerdo al transporte marítimo siendo la ficha clave del comercio internacional, por sus costos, seguridad y control, aunque, a partir del 2018 han incrementado las tarifas arancelarias y esto afecta a los importadores y exportadores al momento de hacer intercambio de mercancía porque encarece el producto a ofrecer.

Las limitaciones que se presentaron en el trabajo de investigación fue el poco acceso a la información ya que de acuerdo a la pandemia del COVID-19 fue muy difícil hacer presencia física en los puertos colombianos para saber y tener la experiencia de cómo controlan la logística de las operaciones internacionales de carga y descarga de las mercancías, precios, tarifas, tramites y legalizaciones. Este proyecto de grado ayuda a analizar cuál ha sido el impacto en los últimos años del transporte marítimo en el comercio exterior.



A futuro sería indispensable saber cómo sigue evolucionando la participación del transporte marítimo en el comercio exterior, así mismo, indagar si el gobierno se ha preocupado o ha tomado acciones de inversión en los puertos marítimos y porque no se realizan en el tiempo estipulado si es una clave importante para la economía del país y obtener mayores ingresos extranjeros que permitan la generación de empleo, crecimiento sostenible, calidad de vida para los ciudadanos, mayores ofertas y demandas de productos fabricados y comercializados, es por ello que se recomienda próximas investigaciones a partir de esta, donde se solucionen los siguientes temas:

- Inversión en buques de carga, de acuerdo al volumen de la demanda que ha provocado los tratados de libre comercio, acuerdos comerciales, la globalización
- Inversión en la infraestructura de los puertos colombianos.



9. BIBLIOGRAFÍA

Angulo, Figueroa, Gambin, Jiménez. (11 de octubre de 2019). Impacto del transporte internacional en el desarrollo. *Liderazgo Estrategico*(p15). Recuperado el 10 de Marzo de 2021, de file:///D:/Downloads/3326-Texto%20del%20art%C3%ADculo-6159-1-10-20190111%20(1).pdf

Cámara de Comercio de Cali. (2020). *Informe especial perspectiva del comercio internacional y desafíos logísticos en 2020*. Cali: Informe No 16. Obtenido de <https://www.ccc.org.co/wp-content/uploads/2020/06/Informe-Especial-N16.pdf>

CEPAL. (2002). *EL COSTO DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL, Y LA INTEGRACIÓN Y COMPETITIVIDAD DE AMÉRICA LAT. .:* Boletín Edición FAL No. 191 - julio 2002. Obtenido de https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/36235/FAL_Bolet%EDn191_en.pdf;jsessionid=112953B311C40C484B85A542DF82BE8D?sequence=9

Chow, G. & Gill. (2011). Transportation and logistics international competitiveness: *How does Canada Fare? Canadian Transportation Research Forum. Canada: Canadian Transportation Research. , p. 5-23*. Obtenido de The Global Competitiveness Report 2011/2012. Geneva, Switzerland:

DIAN. (1 de Octubre de 2018). Estadísticas de Carga de las importaciones y exportaciones de Colombia 2017-2018. Colombia. Obtenido de



<https://www.dian.gov.co/dian/cifras/CargaImpExp/Estad%C3%ADsticas%20de%20Carga%20de%20las%20Importaciones%20y%20Exportaciones%20en%20Colombia%20Enero%20-Jun%202018.pdf>

Giraldo & Rodriguez. (2019). *LA INFRAESTRUCTURA PORTUARIA COLOMBIANA PARA EL TRANSPORTE POR*. Obtenido de

<https://repository.ucatolica.edu.co/bitstream/10983/24432/2/506260-Giraldo-Aristiz%C3%A1balB-y-507100-Rodr%C3%ADguez%20C%C3%A1rdenasSF-TdG.pdf>

Gómez, S. M. (11 de Noviembre de 2020). La satisfacción laboral como efecto moderador entre las prácticas organizacionales de recursos humanos y las líneas estratégicas de responsabilidad social corporativa en México. *Estudios Gerenciales*, vol. 36(Nº 157), p. 391-401. Obtenido de

https://www.icesi.edu.co/revistas/index.php/estudios_gerenciales/article/view/3790/4071

González, Soler, Orive, Camarero. (2013). TRANSPORTE MARÍTIMO Y MEDIO AMBIENTE: LAS IMPLICACIONES DE LAS SECAS Y LAS ECAS. *Revista*

Transporte y Territorio(núm. 8, 2013,), pp. 138-156. Obtenido de <https://www.redalyc.org/pdf/3330/333027381008.pdf>



Icontainers. (25 de Febrero de 2020). *Transporte marítimo internacional a Estados Unidos*. Obtenido de <https://www.icontainers.com/es/transporte-maritimo/estados-unidos/>

LA REPÚBLICA . (2021 de Febrero de 2021). *Costos de los fletes marítimos para importar de China aumentaron 300% por pandemia*. Obtenido de <https://www.larepublica.co/economia/costos-de-los-fletes-maritimos-para-importar-de-china-aumentaron-300-por-pandemia-3126267>

Laxe, F. G. (may/agost de 2007). Efectos del proceso de especialización del transporte marítimo. *Economía UNAM*, vol.4 (no.11), p. 7. Obtenido de http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1665-952X2007000200006

Logistec, R. (11 de Febrero de 2021). *EL IMPACTO DE LA PANDEMIA EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA*. Obtenido de <https://www.revistalogistec.com/logistica/global-2/3221-el-impacto-de-la-pandemia-en-el-transporte-maritimo-de-carga>

Logistica. (01 de 02 de 2021). *El origen de la escasez de contenedores y su impacto en el comercio internacional*. Obtenido de <http://t21.com.mx/logistica/2021/02/02/origen-escasez-contenedores-su-impacto-comercio-internacional>



López A, Gutiérrez M, González D, Morales A, Ruiz J. (2016). Las TIC navegando hacia la sostenibilidad económica y ambiental en el transporte marítimo. (U. N.

Colombia, Ed.) p7. Obtenido de

<http://www.scielo.org.co/pdf/dyna/v83n197/v83n197a25.pdf>

Melon. (2020). *Optimización del sistema de gestión de residuos de buques en el puerto de Lisboa*. Costa da Caparica: (págs. 81-86).

Ministerio de Comercio Exterior y Turismo. (2009). *GUÍA DE ORIENTACIÓN AL USUARIO DEL TRANSPORTE ACUÁTICO*. Lima - Perú.: . Obtenido de

<https://www.siicex.gob.pe/siicex/documentosportal/188937685rad43065.pdf>

Ministerio de Defensa Nacional . (2019). *Estadísticas del Transporte Marítimo*. Obtenido de

https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/informes/pdfabrochuer_de_transporte_maritimo_2019.pdf

Mintransporte. (2020). *Tráfico Portuario Colombia*. Obtenido de

https://www.supertransporte.gov.co/documentos/2021/Febrero/Puertos_04/BOLETIN-TRAFICO-PORTUARIO-2020.pdf

Morales Fajardo, M. E. (03 de 08 de 2007). *Un repaso a la regionalización y el regionalismo: Los primeros procesos de integración regional en América Latina*.



Obtenido de http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1870-35692007000200006

Nuñez H, Viggiani L, Mendivil M, Mojica J, Rojas R. (Diciembre de 2020). Estudio de estrategias verdes como medida para mitigar la contaminación marina generada por los buques. *Boletín de innovación, logística y operaciones*, Vol. 2(no 2), p.11. Obtenido de [file:///D:/Downloads/3473-Texto%20del%20art%C3%ADculo-22886-1-10-20210208%20\(1\).pdf](file:///D:/Downloads/3473-Texto%20del%20art%C3%ADculo-22886-1-10-20210208%20(1).pdf)

OMI. (2016). *Organización Marítima Internacional*. Recuperado el 27 de febrero de 2021 , de <https://www.imo.org/es/MediaCentre/PressBriefings/Paginas/47-WMD-theme-2016-.aspx>

Portafolio. (2015). *LOS PUERTOS MÁS IMPORTANTES DE COLOMBIA*. Obtenido de <http://www.portafolio.co/especiales/principales-puertos-colombia-2015>

Pulido, M. F. (2020). *ECONOMÍA MARÍTIMA Y DE TRANSPORTE*. Obtenido de https://repository.ucc.edu.co/bitstream/20.500.12494/18057/1/2020_econom%C3%ADa_mar%C3%ADtima_transporte.pdf

Ramirez, S. N. (07 de Mayo de 1982). *EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE MARÍTIMO*. Obtenido de <https://revistamarina.cl/revistas/1982/4/nunez.pdf>



Sanchez R, Weikert F. (21 de Septiembre de 2020). LOGÍSTICA INTERNACIONAL
POSPANDEMIA: ANÁLISIS DE LA INDUSTRIA AÉREA Y LA DE TRANSPORTE

MARÍTIMO DE CONTENEDORES. pág. p 101. Obtenido de
https://www.cepal.org/sites/default/files/news/files/boletin_maritimo_72_-_sept2020.pdf

Sanchez, A. (2021). *La falta de contenedores en China dispara los precios, retrasa los envíos y enfada a sus clientes*. Obtenido de <https://elpais.com/economia/2021-01-19/la-falta-de-contenedores-en-china-dispara-los-precios-retrasa-los-envios-y-enfada-a-sus-clientes.html>

Sanchez, J. S. (S.f). *EL NUEVO MODELO CHINO DE COMERCIO*. Obtenido de CASO DE ESTUDIO: ANGOLA: <https://core.ac.uk/download/pdf/43551063.pdf>

Sociedad Portuaria de Santa Marta. (29 de Abril de 2020). *Los 10 puertos marítimos más importantes del mundo*. Obtenido de <https://noticiaspuertosantamarta.com/10-puertos-mas-importantes-del-mundo/>

UNCTAD. (2018). Informe sobre el transporte marítimo. Naciones Unidas. Obtenido de https://unctad.org/es/system/files/official-document/rmt2018_es.pdf