



**Evolución de los servicios de transporte y seguros internacionales de bienes entre
Colombia y los Estados Unidos de América**

Ayala Nupan Anyi Carolina

10701814095

Carrillo Ríos María Laura

10701811619

Universidad Antonio Nariño

Programa Comercio Internacional

Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas

Bogotá, Colombia

25 de octubre del 2022

**Evolución de los servicios de transporte y seguros internacionales de bienes entre
Colombia y los Estados Unidos de América**

Ayala Nupan Anyi Carolina

Carrillo Ríos María Laura

Proyecto de grado presentado como requisito parcial para optar al título de:
Profesional en Comercio internacional

Director:

Raúl A. Mancera de la Peña

Universidad Antonio Nariño

Programa Comercio Internacional

Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas

Bogotá, Colombia

2022

NOTA DE ACEPTACIÓN

El trabajo de grado titulado
_____, Cumple con
los requisitos para optar
Al título de _____.

Firma del Tutor

Firma Jurado

Firma Jurado

Bogotá, Día 30 Noviembre de 2022.

AGRADECIMIENTOS

Para el trabajo realizado agradecemos al docente Raúl Mancera, quien apoyó con empeño y dedicación el acompañamiento para el desarrollo de este trabajo investigativo, agradecemos a nuestros padres de familia por la motivación que siempre nos brindaron en el camino, el apoyo moral y económico que siempre mantuvieron y a la Universidad Antonio Nariño por la oportunidad para ampliar nuestros conocimientos en el largo de este proceso de aprendizaje.

CONTENIDO

RESUMEN	7
ABSTRACT	7
INTRODUCCIÓN	8
1. ESTUDIOS PRELIMINARES.....	9
1.1. Planteamiento del problema.....	9
1.2. Objetivos del proyecto	10
1.2.1. Objetivo General.....	10
1.2.2. Objetivos Específicos	10
1.3. Marco conceptual	11
1.3.1 Antecedentes a la Solución del Problema.....	11
1.3.2. Marco Teórico	14
1.4. Alcance.....	18
1.5. Justificación.....	18
2. METODOLOGÍA.....	19
2.1. Definición y justificación del tipo de estudio.....	19
2.2. Fuentes de información primaria.....	20
2.3. Fuentes de información secundarias	20
3. DESARROLLO	21
3.1. Origen de los servicios de transporte y seguro internacional.....	21
3.1.1. Origen del transporte	21
3.1.2. Origen de los Seguros Internacionales	24
3.2. Evolución del transporte y los seguros internacionales.	26
3.2.1. Evolución del transporte.....	26
3.2.2. Evolución de los seguros	30
3.3. Barreras que tiene Colombia frente a Estados Unidos de América con respecto a los transportes y seguros internacionales.....	33

3.4. Retos para mejorar la competitividad de Colombia en relación a los servicios de transporte y seguros internacionales.	35
4. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	37
5. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	39

LISTA DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1. Línea del tiempo del transporte internacional.....	24
Ilustración 2. Línea del tiempo de los seguros de mercancía	26

RESUMEN

La presente investigación es una recopilación de varios compuestos que tiene como objetivo analizar la evolución de los servicios de transporte de bienes y seguros internacionales con los Estados Unidos de América. Los servicios son parte importante para la economía de cada país y el componente principal del comercio internacional, de esta manera se genera una amplia expansión en el sector terciario, generando evolución y cambios en los servicios de transporte y seguros internacionales incorporando nuevas tecnologías que aportan al desarrollo continuo y mejorado para que la economía sea dinámica y competitiva.

Palabras clave: Seguro internacional, Transporte Internacional, Exportación, Importación, Sector terciario, Obligaciones generales.

ABSTRACT

This research is a compilation of several compounds that aims to analyze the evolution of goods transport services and international insurance with the United States of America. Services are an important part of the economy of each country and the main component of international trade, in this way a wide expansion is generated in the tertiary sector, generating evolution and changes in international transport and insurance services incorporating new technologies that contribute to the continuous and improved development so that the economy is dynamic and competitive.

Keywords: International insurance, international transport, export, import, third sector, general obligations.

INTRODUCCIÓN

Los servicios son prestaciones y/o actividades intangibles diseñados para satisfacer necesidades, así mismo son de gran importancia para el desarrollo económico en la actualidad. El transporte y seguros internacionales se han desarrollado llevando consigo a la evolución de los elementos primitivos, inicialmente el transporte fue creado con la finalidad de transportar personas, pero debido a las necesidades que el ser humano iba creando, se desarrolló un mecanismo para poder transportar alimentos u otros objetos que no se pudieran trasladar por una sola persona, por esta razón el desarrollo de estos medios de transporte potencio y generó un impacto positivo para las economías mundiales, así mismo implementaron nuevas formas de transportar mercancía facilitando el trabajo y generando un costo a cambio del traslado y por esta razón se crearon los seguros, ya que al momento de trasladar la mercancía de un lugar a otro si la mercancía está asegurada evita que en algún evento de pérdida o daño se pueda cubrir los daños causados.

Por su parte la globalización es fundamental en el desarrollo de la historia ya que abarcó cambios en todos los países para interactuar entre sí, fomentando el fortalecimiento económico, social y político con apoyo de las herramientas tecnológicas.

1. ESTUDIOS PRELIMINARES

1.1. Planteamiento del problema

El sector de los servicios se ha convertido en la columna vertebral de la economía mundial y el componente más dinámico del comercio internacional. Los avances tecnológicos recientes han facilitado el suministro transfronterizo de servicios, abriendo así nuevas oportunidades significativas para las exportaciones e importaciones entre Colombia y los Estados Unidos de América, ya que de esta manera se genera una expansión amplia para el sector terciario, así mismo las redes de transporte internacional de mercancías, siguen impulsando el proceso de internacionalización. (OMC, 2022)

De esta manera se pretende observar el comportamiento, la evolución y los cambios que han tenido los servicios de transporte y seguros internacionales con la apertura económica, la internacionalización de la economía y la globalización, ya que esto permitió cambios a gran escala en la economía mundial en particular con los Estados Unidos de América, teniendo en cuenta que es el principal socio comercial de bienes y servicios, y el mayor inversionista extranjero en Colombia.

Cabe resaltar que los costos de logística internacional son una de las variables más importantes a considerar y de igual manera éstos cuentan con una estrecha relación con el modo de transporte que se elija. Dentro de los conceptos más relevantes y de obligado conocimiento en el campo del comercio exterior, hay que mencionar los INCOTERMS, ya que son términos definidos y elaborados por la Cámara de Comercio internacional (CCI) con la finalidad de establecer las responsabilidades, obligaciones y distribución de los costos en el momento de realizar una negociación, entre el importador y el exportador.

El seguro de transporte de mercancías es necesario, obligatorio y está contemplado en todos los documentos contractuales que regulan este tipo de intercambios comerciales, y cuyo alcance proporciona garantías en caso de pérdida de los bienes transportados, pero también cubre situaciones de deterioro. Por esta razón es importante contratar una póliza de seguro al momento de realizar la importación o exportación. (EAE, 2019)

Con base en lo anterior, este trabajo pretende generar la siguiente pregunta problema: *¿Cómo han evolucionado los servicios de seguro y transporte internacional entre Colombia y los Estados Unidos de América?*

1.2. Objetivos del proyecto

1.2.1. Objetivo General

Analizar la evolución de los servicios de transporte de bienes y seguros internacionales con los Estados Unidos de América

1.2.2. Objetivos Específicos

- Identificar el origen de los servicios de transporte y seguro internacional.
- Identificar la evolución que ha tenido el transporte y los seguros internacionales.
- Establecer qué barreras tiene Colombia frente a Estados Unidos de América para el transporte y seguros internacionales.
- Analizar los retos para mejorar la competitividad de Colombia con relación a los servicios de transporte y seguros internacionales.

1.3. Marco conceptual

1.3.1 Antecedentes a la Solución del Problema

a. Análisis del desarrollo reciente del transporte aéreo en Colombia

El crecimiento del tráfico aéreo en Colombia ha venido mejorando a principios de la década de 1990, por una política pública de liberalización del espacio aéreo en los mercados interno y externo, y por el redireccionamiento de la inversión pública hacia la modernización y actualización de las infraestructuras aeroportuarias, concesionando los aeropuertos de mayor tráfico del país.

En efecto, desde la apertura económica de 1991 Colombia pasó de una regulación restrictiva al acceso del mercado, a un esquema de libertad vigilada. Fue así como en los últimos veinte años, después de tener una aerolínea nacional, se permitió la entrada al mercado de nuevos operadores aéreos, hasta llegar al modelo de distintas formas de reorganización empresarial, así mismo se cuenta en el mercado con importante participación de capital extranjero. A nivel internacional la liberalización se llevó a cabo a través de la celebración de varios acuerdos bilaterales, así como de la decisión de celebrar ciertos acuerdos de cielos abiertos con varios países (ORE, 2011; IADB, 2007; CAF, 2006). Por otra parte, la primera generación de concesiones aeroportuarias se implementó en la mitad de la década de los noventa, y a partir de ese momento se han desarrollado otras tres generaciones. Estas políticas públicas se han complementado con algunas reformas institucionales donde el Estado colombiano reestructuró la autoridad aeroportuaria nacional, que administra los aeropuertos y el espacio aéreo colombiano, con

el objetivo de fortalecer los aspectos relacionados con las concesiones y descentralización aeroportuaria. (Díaz, 2015)

b. Evolución del transporte marítimo.

Este transporte en los años setenta estaba pensado únicamente de puerto a puerto, luego de esto dio paso a que este tipo de transporte fuera formado por dos elementos; el primero fue la marina mercante, y el segundo se basó en los propios puertos. Dentro de esta estrategia se diseñaron los buques, las cargas se empezaron a manejar de forma agrupada, y se crearon los documentos e instituciones que las amparaban.

Es importante mencionar que el transporte ya no es de puerto a puerto, sino que de puerta a puerta. (Núñez, 1982). Se estableció que los cargamentos son pensados para salir de la fábrica productora y llegando al establecimiento que los consume o almacena. Esto ha permitido que los sistemas hagan posible el traslado de la carga, generando que sean más rápidos, económicos y seguros, además del medio marítimo o algún medio terrestre.

Asimismo, los arreglos administrativos e institucionales que faciliten y disciplinen el sistema. Este nuevo transporte total o integrado debe ser pensado como compuesto de cuatro elementos; la marina mercante, los puertos, los transportes terrestres de los cargamentos marítimos, y los arreglos administrativos del sistema. (Núñez, 1982)

c. Análisis del seguro de transporte de mercancías y el seguro de responsabilidad civil contractual.

Según la investigación de Rodríguez Reinaldo, él investigador observa como las pólizas de seguros contra daños tomadas por el transportador ofrece una cobertura más

amplia que la cobertura otorgada por la póliza de responsabilidad civil, por cuanto cubre incluso los eventos en los cuales no exista responsabilidad de éste.

Al respecto comenta Fasecolda: “Según los resultados de la encuesta de percepción de los seguros de transporte, realizada por el Centro Nacional de Consultoría a generadores, transportadores y operadores logísticos, los asegurados demandan pólizas con clausulados más claros y simples, con más y mejores coberturas y con valores agregados orientados hacia la capacitación en riesgos y logística”. (Rodríguez, 2014).

d. Los Incoterms y su uso en el comercio internacional.

El origen de los Incoterm se remonta a los años 1812 con la creación del primer término denominado FOB o “Free on Board”, creados por las Cortés Británicas.

Después de la Primera Guerra Mundial en 1918, un grupo de comerciantes e industriales americanos se reunieron para establecer un marco que facilitará el comercio internacional, por consiguiente crearon en el año 1919, la Cámara de Comercio Internacional (CCI) y establecieron los primeros Incoterms; estas siglas significan en inglés (*International Commercial Terms*) o más conocidos como los términos de negociación internacional, creados con el fin de establecer unas reglas universales claras y expresas sobre los derechos, obligaciones y distribución de los costos, sobre los sujetos intervinientes en las transacciones internacionales con respecto a las mercancías negociadas. La primera versión oficial de los Incoterms fue definida en 1936, donde contenía el total de trece términos; desde entonces han sido modificados cada diez años hasta la versión actual, la cual corresponde al año 2020 manejando once términos en su totalidad. (Fornt, 2019)

1.3.2. Marco Teórico

Teoría de la ventaja comparativa

Según la teoría de David Ricardo publicado en el siglo XIX sobre la ventaja comparativa, se tienen en cuenta los costos relativos y no los costos de producción, lo que quiere decir que el país puede tener ventajas comparativas, aun así el país tenga costos elevados de producción, considerando que el territorio debería dedicarse en la producción que espera alcanzar para posicionarse a nivel mundial, haciendo que este sea más competitivo frente a otros países. (González, 2011).

Teoría de la ventaja absoluta:

La teoría indica que un país puede tener ventaja absoluta, si es más eficiente en la producción de un bien que otro. Adam Smith expuso que no se debe producir internamente lo que se puede obtener en otro país, a un menor costo. (Palacios, C y Peña, A. 2019).

Es decir, la producción nacional de un país A, debe enfocarse en adquirir ventaja absoluta en la producción de un bien respecto a otros países, para luego intercambiarlo por bienes y servicios, con otros estados que producen lo que el país A no produce. Adam Smith, es considerado el creador de esta teoría, resaltando la importancia del libre comercio entre los diferentes países. (Palacios, C y Peña, A. 2019).

Teoría del costo de oportunidad:

De acuerdo con la teoría de los economistas suecos Eli Heckscher y Bertil Ohlin, publicados respectivamente en 1919 y 1933, se desarrolla un modelo que encuentra las

causas del comercio internacional en las diferencias existentes en la dotación de factores de la producción entre los distintos países.

Este modelo explica la composición del comercio internacional a partir de las ventajas comparativas, en lo que se asemeja a Ricardo. Sin embargo, en este enfoque esas ventajas ya no tienen origen exclusivamente en cuestiones tecnológicas, sino que resulta también relevante la dotación de factores de la producción. En otras palabras, las ventajas comparativas aparecen como resultado de la relación entre recursos y tecnología, es decir, entre la abundancia o escasez relativa de los factores de producción y la intensidad en el uso de los mismos en la producción de un bien. (Lugones, 2008)

Modelo de Competencia Monopolística:

Krugman desarrolla un modelo de comercio bajo una estructura de mercado de competencia monopolística (competencia imperfecta), en el cual demuestra que el comercio entre dos países puede generarse sólo por la presencia de economías de escala y en ausencia de cualquier tipo de ventaja comparativa. Además, desarrolla un modelo en el cual las ventajas comparativas y las economías de escala pueden dar origen al comercio entre dos países. Desde entonces, muchos modelos han tomado como base la estructura de mercado de competencia imperfecta para estudiar el comercio internacional y sus implicancias sobre la economía, dando origen a un nuevo enfoque del comercio internacional. (Jiménez & Lahura, 1999)

Proteccionismo

Adam Smith afirma en su obra “Las riquezas de las naciones”, que lo importante no es la riqueza de cada país, sino la de todos los países, de manera que el libre mercado terminaría en riqueza. Esta visión predomina en las principales economías.

El proteccionismo se podría definir como aquella doctrina o rama económica que está a favor de que un país proteja aquello que produce frente a los productos de otros países que le suponen una competencia y para ello utiliza diversos medios tales como los derechos de aduana y otras restricciones a las importaciones. (Cruz, 2021)

Apertura económica

Según Taylor la apertura económica tiene como objetivo disminuir los obstáculos al intercambio de bienes, servicios y capitales entre distintos países. La idea es fomentar la libre competencia, facilitando la entrada de competidores extranjeros. Además, se busca incentivar el ingreso de talento humano y patrimonio desde el exterior.

Internacionalización

Porter en su obra “Ventaja competitiva” afirma que la capacidad de las empresas para competir internacionalmente depende de una correcta combinación de circunstancias locales y estrategia de empresa, en la cual las condiciones del país pueden crear un entorno donde las empresas alcancen una ventaja competitiva internacional.

Esta teoría da a entender la importancia de una relación de factores de localización influyentes en el desarrollo de las actividades internacionales. Estos factores son determinados por las características productivas, las condiciones de la demanda nacional interna, el grado de competencia del mercado, la existencia de sectores relacionados, y la influencia de los gobiernos. Por otra parte, la flexibilidad de los procesos y productos, la

prestación del servicio de asistencia a clientes en la migración de productos obsoletos hacia los de nueva generación y la reducción del ciclo de vida del producto, son circunstancias que traen como consecuencia que las empresas intensifiquen su relación con sus clientes nacionales e internacionales. (Aranda & Montoya, 2006)

Globalización

Se refiere a la creciente integración de las economías de todo el mundo, especialmente a través del comercio y los flujos financieros. En algunos casos este término hace alusión al desplazamiento de personas (mano de obra) y la transferencia de conocimientos (tecnología) a través de las fronteras internacionales. La globalización abarca además aspectos culturales, políticos y ambientales. El uso de este término se utiliza comúnmente desde los años ochenta, es decir, desde que los adelantos tecnológicos han facilitado y acelerado las transacciones internacionales comerciales y financieras. Así mismo hace referencia a la prolongación más allá de las fronteras nacionales de las mismas fuerzas del mercado que durante siglos han operado a todos los niveles de la actividad económica humana: en los mercados rurales, las industrias urbanas o los centros financieros. (FMI, 2020)

Los mercados promueven la eficiencia por medio de la competencia y la división del trabajo, es decir, la especialización que permite a las personas y a las economías centrarse en lo que mejor saben hacer. Gracias a la globalización, es posible beneficiarse de mercados cada vez más vastos en todo el mundo y tener mayor acceso a los flujos de capital y a la tecnología, y beneficiarse de importaciones más baratas y mercados de exportación más amplios. (FMI, 2020)

1.4. Alcance

El propósito de esta investigación es dar a conocer el origen y la evolución de los servicios de transporte y seguros internacionales de bienes entre Colombia y los Estados Unidos de América. En donde se observan los cambios que se han generado en el transporte internacional y los seguros debido a la implementación de nuevas tecnologías y el desarrollo en las formas de negociación teniendo en cuenta los costos de distribución, las responsabilidades y obligaciones contempladas en los Incoterms, ya que esto ha permitido un crecimiento más efectivo y una mejor claridad de las funciones, características y problemáticas en esta investigación; de igual manera identificar cuáles son las barreras y retos que tiene Colombia frente a Estados Unidos de América con respecto al transporte y seguro internacional.

1.5. Justificación

La investigación que se presenta a continuación es realizada con el fin de analizar la evolución de los servicios de seguros y transporte internacional de bienes con Estados Unidos de América, así como identificar la implementación y el uso de la tecnología como herramienta principal de su crecimiento y desarrollo; puesto que se evidencian cambios constantes que facilitan y mejoran los procesos de negociación.

Es un hecho que se debe conocer cómo han surgido estos servicios y de qué manera han aportado al fortalecimiento económico Colombiano, para esto es importante mencionar que estos dos servicios siempre deben estar relacionados, ya que al momento de transportar la mercancía es de vital importancia asegurarla para mitigar riesgos o incurrir

en costos adicionales, de igual manera el enfoque está determinado a la implementación de infraestructura para obtener mayor eficiencia con los medios de transporte utilizados.

Tras la investigación se evidencia que Colombia aún tiene barreras que le dificultan su mejora continua, esto se da porque aún no cuenta con un buen manejo de recursos tecnológicos y de infraestructura, a pesar de contar con diferentes accesos marítimos y aéreos, se presentan problemas en tiempos de entrega, costos logísticos y la diversificación de los canales logísticos.

Por esta razón los procesos no se realizan de la mejor manera y disminuyen la competitividad que tiene frente a las empresas que prestan los mismos servicios desde Estados Unidos de América; para esto es importante resaltar que la economía de un país está relacionada con la aparición de los medios y seguros internacionales ya que así pueden enlazar con otros mercados y aumentar su participación activa de importaciones y exportaciones de bienes generando una mayor eficiencia y competitividad.

2. METODOLOGÍA

2.1. Definición y justificación del tipo de estudio

Este trabajo se basa en un diseño documental monográfico, donde se expondrá por escrito y sustentará el tema del impacto evolutivo de los servicios de transporte y seguros internacionales entre Colombia y Estados Unidos de América, con una recolección de información que se realizará de forma cualitativa en la cual se obtendrá la información necesaria para ayudar a comprender el comportamiento del objeto de estudio.

2.2. Fuentes de información primaria

Para el contenido de esta investigación se realizó la recopilación de información y bases datos digitales (En línea), de las cuales son las siguientes:

- Analdex
- La Organización Mundial de Comercio
- Fondo monetario Internacional
- Cámara Colombiana de Comercio Electrónico

Las páginas anteriormente mencionadas son las principales fuentes de análisis y primordiales en la información estadística y verídica, para la explicación objeto de esta investigación.

2.3. Fuentes de información secundarias

Las fuentes secundarias de información que se tomaron, son datos electrónicos que brindan las instituciones educativas y también compañías enfocadas en el sector logístico y del comercio exterior, tales como *La Universidad Nacional de Colombia, Pontificia Universidad Javeriana, Universidad de La Salle* y *Cámara de Comercio de Bogotá*, así mismo se tomaron artículos de prensa tales como *The Economy Journal, Fast Freight* y *La República*, a lo cual cada una de estas fuentes se verifica su credibilidad por el tipo de referencias investigativas que tienen, ya que manejan datos verídicos de *El Dane, Banco de la República de Colombia* y *Cámara de Comercio Electrónico Colombiano*, quienes son las principales Fuentes de argumentación en la creación de esta investigación.

3. DESARROLLO

3.1. Origen de los servicios de transporte y seguro internacional.

3.1.1. Origen del transporte

El Transporte se originó desde la prehistoria gracias a la necesidad del ser humano para transportar sus alimentos o realizar intercambios, debido a esto la primera forma de transporte, fue en los años 139 A.C., con la llamada ruta de seda, consistía en una ruta que se extendía en el continente asiático, su fin era intercambiar artículos de valor, empleando el uso de los camellos, debido a su fácil desplazamiento por el desierto. De esta manera se buscó un método más efectivo y para esto se dio una segunda forma de transporte que fue dada en el año 140 D.C., este método fue denominado como tracción animal, ya que de esta manera se realizaba el transporte de alimentos, objetos y/o personas, para suplir sus necesidades de trabajo; los animales domesticados fueron los caballos, elefantes, mulas, bueyes entre otros. Es importante resaltar que este método no podía ser utilizado por todos, debido a las jerarquías existentes o la capacidad adquisitiva de las personas, por esta razón no todos contaban con este beneficio.

El transporte tomó gran importancia principalmente por las necesidades que se generaron al punto de poder transportar mercancías a gran escala en diferentes continentes, por esta razón en el año 1498 las embarcaciones de vela tuvieron una aparición fundamental en el comercio internacional, ya que los barcos usados fueron capaces de navegar fuera de las costas, generando que este tipo de transporte fuera utilizado de manera frecuente.

En la Revolución Industrial se logra un gran avance en el transporte tanto internacional como nacional, gracias a la creación de vías seguras y el surgimiento del ferrocarril, esto dio paso a que se desarrollara una mejora en este medio de transporte; implementando así la creación avanzada del metro, fue caracterizado por ser un transporte masivo de pasajeros en las grandes ciudades, uniendo diversas zonas y sus alrededores. (Burbano, 2022)

Para el año 1882 se descubrió el petróleo y poco a poco surgieron más formas de transporte que utilizaban este combustible; uno de estos avances fue el automóvil, su creación inicial fue un vehículo de tres ruedas, de igual manera en el año 1886 se construyó un automóvil motorizado por Carl Benz y de esta forma inició su evolución, pasando de ser un medio de transporte casi individual a uno más grande, con mayor capacidad y comodidad. Así mismo se puede mencionar que para la creación del aeroplano los motores para automóviles no eran lo suficientemente ligeros para el proyecto de los hermanos Wright, ingenieros que desarrollaron el proyecto para volar el primer aeroplano; por esta razón en el año 1903 crearon su propio motor y fueron reconocidos mundialmente ya que lograron emprender el que se considera el primer vuelo exitoso. Después de esto, se empezaron a implementar mejoras en el avance del transporte aéreo y así se logró la aviación hasta la actualidad. Es importante resaltar que las aeronaves han pasado a ser construidas de materiales más resistentes y menos pesados; ya que anteriormente se hacían de madera.

La globalización es un proceso histórico que generó un crecimiento imparable en el progreso tecnológico, de esta manera se produjo una integración económica mundial, a través de los flujos financieros, el comercio y los medios de transporte; por esta razón las

economías buscaban llegar a nuevos territorios generando un desarrollo continuo en los desplazamientos de personas, mercancías y conocimientos.

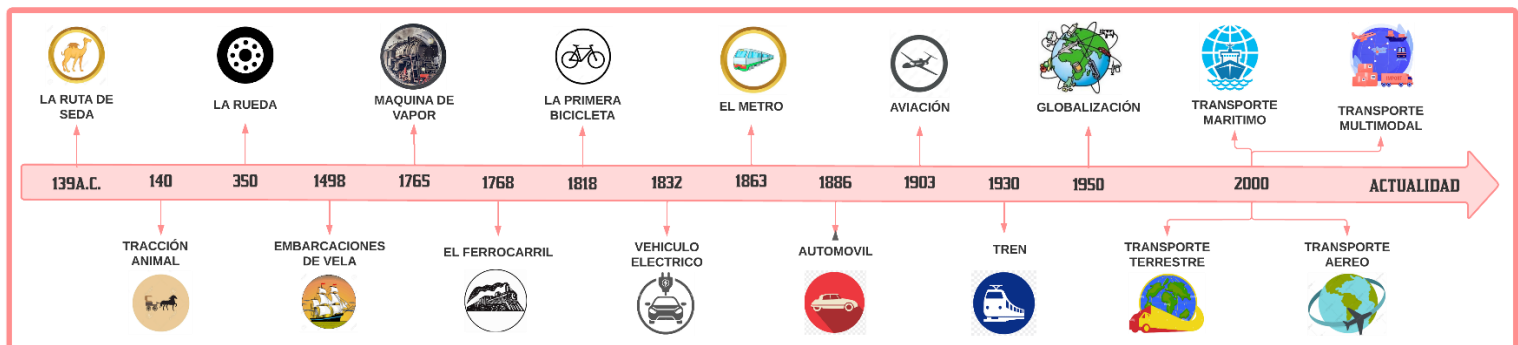
La tecnología es parte fundamental de todo el desarrollo global, debido al uso de los medios tecnológicos, siendo el internet un factor fundamental que introdujo grandes cambios, como el traspaso de información de manera eficiente a los países, así mismo estos podían interactuar constantemente con nuevos mercados aplicando el uso tecnológico para mejorar las relaciones comerciales y la integración de nuevas formas de transporte con mayor capacidad de diversificación de mercancías.

De acuerdo con el impacto que tuvo la globalización se desarrollaron formas mejoradas de transportar mercancías a los diferentes mercados uno de ellos es el transporte terrestre, diseñado para llevar cargas de altos volúmenes. En el siglo XX se potencializa la formación de grandes corporaciones de fabricantes que dio paso a la producción de vehículos para el transporte y exportación a diferentes países. Por otro lado, el transporte marítimo es uno de los métodos más usados en el transporte internacional, transportando lo que son personas y/o mercancías ya sea en contenedores o a granel (secas o líquidas); en la actualidad es el medio más utilizado.

Es importante mencionar que el transporte aéreo tuvo un impacto importante no solo se utilizó para transportar personas, sino que también se implementó el traslado de cargamentos, este método por sí mismo cuenta con una ventaja que a muchos de los comerciantes les agrada que es la rapidez con la que viajan las mercancías, pero así mismo tiene limitaciones como los pesos moderados y el alto costo por la necesidad de infraestructuras especializadas a diferencia de los otros medios de transporte.

Por otra parte se genera un tipo de transporte multimodal utilizado principalmente para articular diferentes modos de transporte, con la finalidad de trasladar la mercancía más rápido y eficazmente, para esto se incluyen “los contenedores, pallets o artículos similares utilizados para consolidación de cargas”. (Burbano, 2022)

Ilustración 1. Línea del tiempo del transporte internacional



Fuente: Construcción propia basado en la línea del tiempo, A. Burbano (2022)

3.1.2. Origen de los Seguros Internacionales

Las primeras formas de seguro datan de la edad antigua desde las civilizaciones Griegas, Romanas, Babilónicas y Asiáticas, este periodo buscaban principalmente proteger los interés personales y los alimentos básicos.

Los antecedentes de los seguros se encontraron primeramente entre los mercados Babilonios, junto con el código de hammurabi; en el cual consistía principalmente en la indemnización por accidentes de trabajo y en protegerse del riesgo y/o compartir pérdidas ocasionadas por los robos que se daban en las caravanas de transporte de mercancías a través de los desiertos. Por otro lado, se menciona que no solo se aseguraban los bienes de comerciantes en tierra, sino también aquellos que por vía marítima, al perder su

embarcación en una tempestad o naufragio, recibían la contribución para construir un navío en sustitución del que se destruyó.

Los seguros en Grecia se caracterizaron a tal punto que los prestamistas otorgaban dinero a barcos y comerciantes que solicitaban como garantía la nave o mercancía para asegurar el pago de la deuda. Grecia hizo aportes valiosos al tema de los seguros en su época; se establecieron las bolsas de préstamos a la gruesa que trataba de un préstamo al capitán o dueño de carga sujeto a la condición de que, si el embarque se perdía, quedaba exonerado del pago; sin embargo, si se salvaba, se recargaba con un interés del 15%. Gracias al derecho mercantil marítimo de Atenas, las obligaciones recíprocas de contribuir a la indemnización de los perjuicios causados en provecho común en caso de tempestad o de rescate del buque apresado por enemigos o piratas.

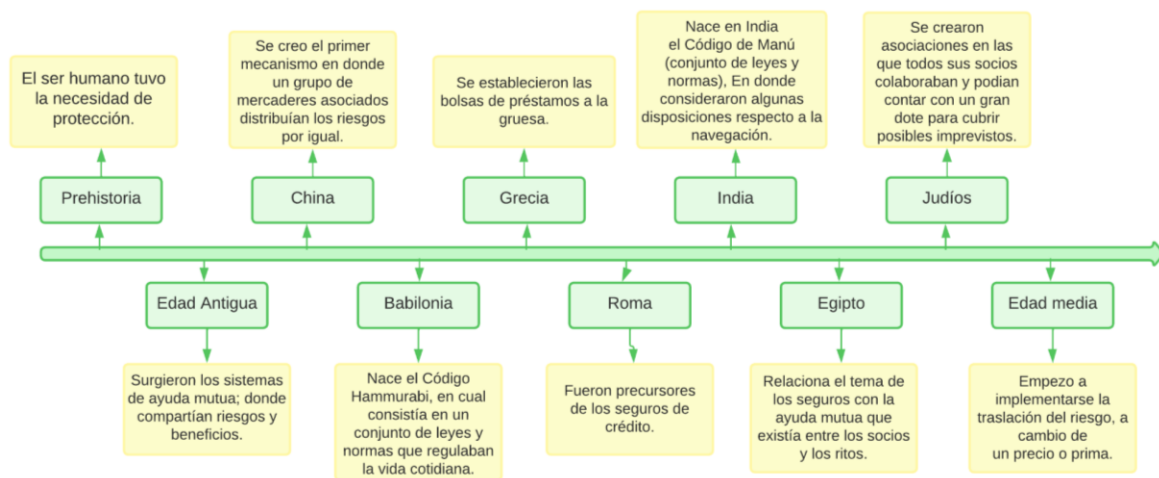
Roma fue una de las civilizaciones pioneras en la creación de los seguros de crédito, se trataba de una especie de fiador condicional, que solo pagaba lo que el acreedor no había podido obtener del deudor principal. Asimismo, adoptaron el préstamo a la gruesa como contrato de mutuo seguro.

Cabe resaltar que los seguros personales eran prohibidos por la legislación romana, ya que la vida del hombre no puede ser susceptible de ser tasada; sin embargo (SENA,1976), sus primeras manifestaciones aparecen con la confección por parte de Domicio Ulpiano de una tabla de mortalidad que sirvió de base al contrato de rentas viajeras. (Bravo & Fernández, 2011)

La ley bajo la cual surgieron los seguros en la civilización india fue el código de Manú; el objetivo de este código era establecer lo que estaba permitido hacer y no hacer para que se pudiera manejar el bien de una vida con tranquilidad y siguiendo las normas

establecidas tanto en lo moral como en la sociedad. Este dio inicio alrededor de los siglos VI a III a.C. donde se estipulaban normas y leyes generales para las personas, pero también algunas normativas con respecto a la navegación, como el préstamo marítimo y el arrendamiento de buques, aunque la interpretación no hace referencia específica a los seguros.

Ilustración 2. Línea del tiempo de los seguros de mercancía



Fuente: Construcción propia basado en la investigación de: (Bravo & Fernández, 2011)

3.2. Evolución del transporte y los seguros internacionales.

3.2.1. Evolución del transporte

a. Transporte marítimo

El transporte marítimo en los últimos siglos ha sido el principal protagonista en la evolución del transporte de mercancías, dado que las primeras embarcaciones construidas por los romanos fueron los barcos a vela que navegaron en los mares y océanos más cercanos. Después con el paso de los años, fueron utilizados como modelos para otras embarcaciones que también eran impulsadas por el viento en donde incluían elementos que

mejoraban su capacidad de desplazamiento acelerando su evolución, transformándose en barcos tipo galeras, los cuales poseían más de una vela grande y tenían una mayor amplitud; sin embargo, estos tipos de embarques se movían principalmente por la fuerza de los remos, que empujaban esclavos y/o prisioneros.

Años más adelante, llegaron *las carabelas*; estas eran embarcaciones que dejaron a un lado los remos y se centraron en mejorar las velas para conseguir una mejor propulsión del viento, por tal razón se fabricaron distintos tipos de mástiles para poder optimizar mejor sus velas, debido a que eran fabricadas en forma cuadrada y/o triangular con el objetivo de conseguir una mayor velocidad y capacidad de maniobra en la navegación. A causa de lo mencionado anteriormente, surgió la evolución de las fragatas las cuales se convirtieron en las embarcaciones más emblemáticas, ya que se caracterizaban por tener una mejor capacidad de almacenamiento y rapidez.

Para el siglo XIX, los barcos a vapor sustituyeron a los barcos a vela, cambiando por completo la percepción de la navegación que se tenía hasta ese momento, dado que una embarcación movida a vapor, era más eficiente gracias al carbón y menos costosa. Después de esta transición, el transporte marítimo sufre otro cambio en el siglo XIX, el cual fue la implementación del motor en las embarcaciones, estos eran movidos por combustibles líquidos como el petróleo, la gasolina, entre otros; esta evolución permitió mover la mercancía con mejor eficiencia a un menor consumo.

En conclusión, la evolución del transporte marítimo en los últimos años ha presenciado los distintos tipos de embarques y navíos que se han utilizado para el movimiento de bienes, los cuales se han convertido en medios de transporte especializados para cada tipo de mercancía, actualmente se pueden encontrar las siguientes

embarcaciones: Carga combinada, Portacontenedores, Petrolero, Cementeros, Ferry, Frigorífico, Ganadero, Granelero, Roll on roll off, Tanque o Metanero, Vrac, etc.

b. Transporte aéreo

El inicio de este medio de transporte se dio gracias a la creación del globo aerostático en el año 1700 con su primera demostración en Francia en junio de 1783. Esto produjo que se iniciaran nuevos prototipos destinados al desarrollo del transporte para facilitar el traslado de pasajeros principalmente, estos prototipos eran pensados usando hidrógeno como combustible y a estos se le dio el nombre de globos de pasajeros.

Este medio de transporte se desarrolló rápidamente, sus principales pioneros fueron estadounidenses; en la primera guerra mundial el transporte aéreo se hizo famoso y después de la segunda guerra mundial como consecuencia del desarrollo de aviones de hélice y helicópteros impacto de forma positiva, evolucionando este medio de transporte.

En el siglo XX, los hermanos Wright. Orville y Wilbur Wright fueron los pioneros de la aviación; construyendo el primer aeroplano del mundo. Para el año 1985 se inauguró el avión y en 1970 se dio paso al transporte de viajeros con Boeing 747 que trasladó hasta 500 personas en vuelos regulares (Fast freight, 2020). Asimismo, la industria mejoró sus diseños e implementaron el uso de este medio de transporte, actualmente los países cuentan con diferentes aeropuertos, este medio surgió muy rápido debido al turismo y como consecuencia de la rapidez y agilidad de este medio se implementó para el uso de transporte de mercancías; este es utilizado en su mayoría para el envío de productos

específicos, ya sean los de altos costos o los que se deben enviar de manera rápida al receptor.

c. Transporte multimodal

El transporte Multimodal o (TM) sin duda alguna, es un elemento clave en cualquier sistema de transporte moderno, ya que es una herramienta importante para armonizar los aspectos económicos, sociales y ambientales de una economía, debido a la implementación estratégica de la logística y la tecnificación de los diferentes medios de transporte en respuesta a la creciente globalización económica.

Aunque parece novedoso, el TM no es un concepto reciente, se observaron algunas fuentes en el siglo XVII, en el cual afirmaban que algunos carruajes eran montados en las embarcaciones con la finalidad de evitar contratiempos en algunos caminos que resultaban peligrosos y poco recomendables para la época. No obstante, antes de esta evolución histórica del TM, los materiales eran trasladados por barco para luego ser llevados en carretas, lo que podía tomar varios días e incluso un par de meses, lo cual resultaba ineficiente para el transporte de mercancías por esta época, por ello el TM empezó a utilizar todos los transportes de mercancía, combinando en diferentes modos, con el fin de realizar más rápida y eficazmente las operaciones de trasbordo de materiales y mercancías, los cuales que permitían optimizar los tiempos de entrega y obtener una buena conservación de los productos.

Después de este notable avance el transporte multimodal siguió ampliándose como opción para el transporte de mercancías de varias empresas y multinacionales, especialmente en la década de los sesenta. Posteriormente, en 1980 se llevó a cabo un importante acuerdo conocido como el Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte

Multimodal Internacional de Mercancía, que permitió el crecimiento de este tipo de sistema vehicular. En esta convención de las Naciones Unidas se definió al transporte multimodal como aquel en el que se traslada mercancía empleando al menos dos tipos de transporte distintos, ambos respaldados por un contrato donde se establece que el operador se encargará de salvaguardar y entregar la mercancía. (Rodríguez, 2019)

Cabe resaltar que resulta ser muy útil en el caso del traslado de mercancías a nivel internacional, ya que, a la comodidad de contar con un único operador logístico, le sumamos la reducción de costes que supone firmar un solo contrato; la rapidez en la entrega y el menor coste permiten que el usuario de transporte multimodal pueda ofrecer sus productos a un precio más competitivo y responder con mayor agilidad a las demandas del mercado.

3.2.2. Evolución de los seguros

a. Edad antigua

El seguro empezó a evolucionar con los antiguos sistemas de ayuda mutua donde se compartían tanto los riesgos como los beneficios, esto dio paso a que se convirtiera en un método utilizado para salvaguardar la mercancía y también la vida misma.

Asimismo, esto originó que las civilizaciones influyentes empezaran a utilizar el concepto primitivo de los seguros, como lo fue China, Babilonia, Grecia, Roma, India, Egipto y los judíos.

b. Edad media

El negocio del seguro inicia en Europa en la época de la revolución comercial, entre el siglo XI y XIII (Bravo & Fernández, 2012). Aunque esta época no fue beneficiosa

para el negocio, debido a las diferencias sociales que existían en el momento como los feudales, los artesanos y los siervos, que dificultaron los contratos que se basaban en la equidad e igualdad. Se empezó a configurar la traslación del riesgo a cambio de un precio o prima y por esta razón surgen los préstamos a la gruesa, las guildas, el origen del contrato de seguro y el consolidado y desarrollo del contrato de seguro.

c. Edad moderna

Se desarrolló en los siglos XV a XVII y tuvo un impacto importante por su gran evolución en el acogimiento de las cámaras aseguradoras en los puertos europeos. Por esta razón, se originaron los primeros contratos de seguros contra incendios, marítimos, regulaciones y las ordenanzas legales respecto a la actividad aseguradora. (Bravo & Fernández, 2012)

La primera compañía de seguros dio inicio en Estados Unidos en el año de 1759, con la fundación del ministerio presbiteriano. Sin embargo, se comentaba que realmente la primera compañía fue The Friendly Society for Mutual Insuring of Houses Against Fire, fundada en 1735 en Charleston, Carolina del Sur.

En México, la actividad aseguradora inicia en el año 1789 donde se fundó la primera compañía de seguros, que se centró específicamente en los riesgos marítimos; ya para 1802 se creó la compañía Nueva España por los comerciantes veracruzanos, esta compañía asumió los riesgos que se presentarán en las Américas e islas que estuvieran relacionadas con las naves, pero no se harían cargo de las guerras entre potencias marítimas.

d. Edad contemporánea

La expansión de los seguros en el año 1843 fue progresiva ya que se fundaron 15 nuevas empresas aseguradoras; esto aportó significativamente a la economía de Estados Unidos. Así mismo a finales del siglo XVIII los underwriters fundan el Lloyd's Exchange, reconocido como el centro mundial de negocios de seguros.

En la revolución industrial se desarrollaron las clases sociales, los asalariados y los dueños de las fábricas, esto dio paso a que el nivel de vida se elevará; por esta razón el negocio de los seguros rebasa el plan de asistencia de los grupos familiares y locales, para establecerse como una de las grandes instituciones financieras que contribuyen a formar la estructura comercial. Después de la revolución industrial se crearon numerosas firmas aseguradoras, que diseñaron productos para aportar a los recursos de ahorro y contribuyeron al sistema de seguros como se conoce actualmente.

El seguro en Colombia se dio gracias a las compañías extranjeras ya que incorporaban las sucursales en diferentes lugares del territorio colombiano, sin embargo, a principios del siglo XVIII la economía presentó dificultades debido a las comunicaciones y el comercio interno y externo, ya que la exportación de metales, el comercio limitado y la importación de bienes para el consumo afectaban en la demanda de los servicios de seguro. Por esta razón, los seguros no tuvieron gran importancia sino hasta finales del siglo XIX e inicios del XX, pues la economía colombiana empezó a recuperarse de las dificultades que habían tenido, y se dio paso a un mayor crecimiento y desarrollo debido al buen desarrollo de cultivos de café y el progreso en el comercio. (Bravo & Fernández, 2012)

3.3. Barreras que tiene Colombia frente a Estados Unidos de América con respecto a los transportes y seguros internacionales.

A principios de los noventa, Colombia dio paso a la apertura económica para acceder de forma notoria a los mercados internacionales, de esta forma se evidenció un crecimiento económico, que dio paso a la integración del comercio mundial de productos y servicios; lo que permitió dinamizar la economía del país fue la internacionalización y los acuerdos comerciales.

Por esta razón en el año 2011 se realizó la firma del TLC entre Colombia y los Estados Unidos de América, entrando en vigencia el 15 de mayo del 2012 lo cual generó una expectativa de crecimiento económico y un aumento de las exportaciones. (Santa María, 2020). Cabe mencionar que en la actualidad es el principal socio comercial. A pesar de esto Colombia en comparación con Estados Unidos de América cuenta con barreras que han limitado la eficiencia en algunos procesos comerciales, como los altos costos en los insumos para la producción industrial, la integración de nuevas tecnologías, el IVA incorporado en las máquinas y equipos utilizados y la falta de adecuación en su infraestructura. También es importante mencionar que el país aún tiene fallas en aspectos logísticos en los puertos, incluyendo la coordinación con las aduanas, para reducir los extensos tiempos de procesamiento.

Una de las principales barreras que tuvieron en común Colombia y Estados Unidos de América fue causada por el Covid 19 ya que las operaciones logísticas de los puertos se detuvieron como medida de prevención, esta se denominó como la crisis de los contenedores debido a la alta demanda y baja oferta de contenedores a nivel mundial. Para

el caso de Colombia la afectación fue notable ya que es un país que importa tanto mercancía como productos de la canasta familiar, afectando los precios de algunos productos y generando desabastecimiento en otros; con respecto a las exportaciones se tuvo una disminución del 27% teniendo en cuenta el año anterior. Por otra parte, las zonas portuarias también registraron una menor participación en el año 2020, Cartagena con una participación del 56,3 %, Santa Marta con 10,9 % y Buenaventura con un 15,3 % estas zonas portuarias aglomeran el mayor tráfico de buques portacontenedores en Colombia, sufriendo el elevado costo de los fletes; los productos importados vienen presentando un precio más alto para el consumidor, lo que afecta directamente la inflación del país. (Jiménez, 2022)

Por otro lado, Estados Unidos fue uno de los países más afectados, ya que es una de las principales economías del mundo, cuando se reactivaron las operaciones logísticas se generó un colapso por la baja disponibilidad de contenedores y disminución en la mano de obra. Un ejemplo de esto fue en el puerto de los Ángeles donde se formaban filas de hasta cuarenta buques con más de mil contenedores a bordo, lo que generó retrasos en el cargue y descargue de la mercancía de hasta más de una semana. Así mismo el aumento de los fletes fue desproporcionado pagando casi el triple de lo que se pagaba generalmente. (Actualícese, 2022)

Estados Unidos en comparación a Colombia está desarrollando la implementación de la tecnología blockchain en sus aduanas, lo cual consiste en utilizar sistemas incorporando los bitcoins, así mismo es una tecnología que no necesita intermediación de terceros para realizar transacciones digitales de forma rápida, segura y descentralizada.

Colombia por su parte se mantiene con algunos sistemas tradicionales, manejando aún procesos en papel, el desarrollo del país aún se encuentra en la implementación de la tecnología 4.0 lo que conlleva a determinar el atraso con el que aún se encuentra el manejo de los procesos logísticos. Por otra parte es importante mencionar que Estados Unidos de América se destaca por su infraestructura vial ya que tiene un gran desarrollo en la conectividad entre sus estados, lo que facilita la distribución de mercancía, en comparación a Colombia se puede evidenciar las dificultades que generalmente se presentan por la falta de adecuación de las vías para el transporte de las mercancías, la conectividades entre las ciudades muchas veces no es la más óptima, porque se deben hacer recorridos más largos lo que genera costos adicionales.

De acuerdo con el informe Doing Business de 2020, Colombia registra un tiempo de 112 horas para realizar una exportación y se requieren aproximadamente USD 630 para exportar un contenedor. Así mismo Colombia registra el mayor tiempo y uno de los costos más altos para exportar, ubicándose por encima del promedio de América Latina. La principal razón por la que se generan los altos tiempos de importación y exportación es la falta de efectividad en los procesos de inspección, al igual que la alta incidencia en los trámites que se realizan aún de manera manual.

3.4. Retos para mejorar la competitividad de Colombia en relación a los servicios de transporte y seguros internacionales.

Colombia enfrenta nuevos retos para aumentar el desarrollo o las mejoras en el transporte, los seguros y la logística internacional para poder aumentar las exportaciones e importaciones y mitigar riesgos y costos adicionales; principalmente en el fortalecimiento

de las estrategias de innovación tecnológica y los procesos que se generan con un mayor valor agregado en los productos y servicios según dice Juan Pablo Rivera Cabal, Presidente de Zona Franca de Bogotá, por su parte la inversión en tecnología cada vez demuestra ser un punto a favor de las economías de cada país, ya que aumenta la competitividad y se avanza en los desarrollos que facilitan la eficiencia de los procesos logísticos y de comercio internacional. (ADP, 2018)

De la mano de la tecnología uno de los retos importantes para Colombia es la inversión de infraestructura, debido a esto se puede facilitar la movilización de la mercancía, disminuyendo los tiempos de entrega y tener un mayor flujo en los volúmenes de carga.

Una necesidad que se observó durante la crisis de la pandemia fue la forma de relocalizar las plantas cercanas que fabriquen los productos con destino a Estado Unidos de América. Es por esto que, según Javier Díaz, uno de los retos más grandes de Colombia actualmente es el de insertarse en la cadena de valor en América, ya que aún no se han definido donde se pueden ubicar para estar más cerca al mercado norteamericano. Debido a esto la logística es el impulsor de la reactivación económica; según el banco internacional de desarrollo estima que el país fortaleciendo la calidad en los servicios logísticos pueden generar un mayor crecimiento en las exportaciones hasta de un 30% y disminuir los costos en un 10%. Por lo anterior, Díaz afirma que no basta solo con tener buenos productos, también es necesaria una buena logística en Colombia y disminuir los costos especialmente en regiones como el Caribe y el Pacífico, pues paradójicamente la

región central y el eje Cafetero cuentan con mejores costos logísticos y eficiencias que las costas. (ADP, 2018)

4. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

El transporte y los seguros internacionales son servicios prestados que han evolucionado y mejorado con el pasar del tiempo un aporte importante en este fue el uso de la tecnología y el impacto que generó la globalización, así mismo para Colombia esto a generado cambios, pero aun cuenta con barreras que le impiden tener un manejo competitivo en comparación a Estados Unidos De América una de ellas es la implementación de infraestructura adecuada para el cargue y descargue de mercancías así como el transporte de las mismas ya que los puertos o aeropuertos no tienen la amplia capacidad para aumentar los volúmenes de traslado.

Por otro lado, el manejo de los tiempos es un tema que se quiere mejorar ya que los tiempos para realizar exportaciones aún es uno de los más altos en comparación a otros países y específicamente a Estados Unidos de América, esto trae consecuencias que no solo afectan los tiempos sino también los costos debido a la falta de efectividad en los procesos que por lo general en Colombia aún se efectúan de manera manual.

Por otra parte, como recomendación, Colombia tiene la necesidad de estructurar y fortalecer el sistema de educación superior, ya que la falta de interés por parte de los estudiantes en los últimos años, se puede evidenciar una constante falta de personal en este tipo de áreas logísticas. Lo que se debe proponer es una educación que desarrolle capacidades para pensar de manera crítica, sostenible y funcional, lo cual el gobierno puede

ayudar apoyando con mejores programas con calidad y una mejor accesibilidad a la educación de un futuro profesional.

De igual manera como otra recomendación para Colombia, este país debe mejorar en la inclusión de otros tipos de transporte, puesto que cuenta con una buena infraestructura portuaria y aérea, pero deben trabajar en programas con mejor conectividad entre sus puertos, aeropuertos, carreteras y transporte, ya que así facilita mucho más el intercambio internacional, reduciendo tiempos de transporte y mejora la calidad de sus exportaciones.

5. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Actualícese. (2022). *Crisis de los contenedores: ¿Cuándo podría solucionarse y cómo afecta a Colombia?* Actualícese. Recuperado de <https://actualicese.com/crisis-de-los-contenedores-cuando-podria-solucionarse-y-como-afecta-a-colombia/>
- ADP. (13 febrero de 2018). *5 retos para mejorar en logística y avanzar en comercio exterior*. APD Colombia. Recuperado de <https://www.apdcolombia.org/5-retos-mejorar-logistica-avanzar-comercio-exterior/>
- Analdex. (08 Agosto de 2017). *Colombia debe mejorar logística de exportaciones*. Analdex - Asociación Nacional de Comercio Exterior. Recuperado de <https://www.analdex.org/2017/08/08/colombia-debe-mejorar-logistica-de-exportaciones/>
- Aranda, Y., & Montoya, I. (Junio de 2006). *Principales enfoques conceptuales explicativos del proceso de internacionalización*. Grupo interdisciplinario Biogestión, Universidad Nacional de Colombia. Recuperado de http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0120-99652006000100019
- Bravo, J. & Fernández, N. (12 Enero de 2012). *Una mirada histórica sobre los seguros y sus inicios en Colombia*. Gestión y Sociedad: No. 2 , Artículo 11. Recuperado de https://ciencia.lasalle.edu.co/gs/?utm_source=ciencia.lasalle.edu.co%2Fgs%2Fvol4%2Fiss2%2F11&utm_medium=PDF&utm_campaign=PDFCoverPages
- Burbano, A. (2022). *Historia Del Transporte Internacional*. Timetoast. Recuperado de <https://www.timetoast.com/timelines/historia-del-transporte-internacional-9d9d825a-8e9c-47a0-ac4b-64a632bcb2d2>

- Cruz, I. (2021). *Proteccionismo económico*. The Economy Journal. Recuperado de <https://www.theeconomyjournal.com/texto-diario/mostrar/1087392/proteccionismo-economico>
- Díaz, O. (2015). *Análisis del desarrollo reciente del transporte aéreo en Colombia*. Revista Transporte y Territorio, (1852-7175), 122-143 pag. Recuperado de <https://www.redalyc.org/pdf/3330/333046307008.pdf>
- EAE. (20 febrero de 2019). *Transporte y seguros para la exportación internacional*. EAE Business School. Recuperado de <https://retos-operaciones-logistica.eae.es/transporte-y-seguros-para-la-exportacion-internacional/>
- Fast freight. (02 Enero de 2020). *Evolución del transporte aéreo de mercancías y personas*. Fast Freight Spain. Recuperado de <http://fastfreight.es/evolucion-transporte-aereo/>
- FMI. (Abril de 2000). *La globalización: ¿Amenaza u oportunidad?*. Fondo Monetario Internacional. Recuperado de <https://www.imf.org/external/np/exr/ib/2000/esl/041200s.htm#:~:text=Se%20refiere%20a%20la%20creciente,trav%C3%A9s%20de%20las%20fronteras%20internacionales>
- Fornt, X. (27 Diciembre de 2019). *Historia de los Incoterms*. ESCI-UPF News. Recuperado de <https://www.esciupfnews.com/2019/12/27/historia-incoterms/>
- González, R. (2011). *Diferentes teorías del comercio internacional*. Revista ICE Universidad de Extremadura., 103–118 (N.º 858), ISSN 0019-977X. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3637993>
- Jiménez, K. (2022). *Crisis de los contenedores*. Scribd. Recuperado de <https://es.scribd.com/document/558347871/Crisis-de-los-Contenedores>

- Jiménez, F. & Lahura, E. (1999). *La nueva teoría del comercio internacional*. Departamento de Economía de la Pontificia Universidad Católica del Perú. Recuperado de <http://files.pucp.edu.pe/departamento/economia/DDD149.pdf>
- Lugones, G. (Marzo de 2008). *Teorías Del Comercio Internacional*. Academia edu. Recuperado de https://www.academia.edu/25496613/TEORIAS_DEL_COMERCIO_INTERNACIONAL
- Núñez, S. (1982). *Evolución del transporte marítimo (Necesidad de adecuar los terminales y tendencias actuales)*. Revista de marina. Recuperado de <https://revistamarina.cl/revistas/1982/4/snu%C3%B1ezr.pdf>
- OMC. (2022). *Comercio de servicios - OMC*. Organización Mundial del Comercio. Recuperado de https://www.wto.org/spanish/tratop_s/serv_s/serv_s.htm
- Palacios, Camilo; Peña Andrés. (2019). *Proyecto de Exportación de piña colombiana a Dubái*. pp. 25-28. Recuperado de <http://repository.unipiloto.edu.co/bitstream/handle/20.500.12277/5449/Proyecto%20de%20exportaci%C3%B3n%20de%20pi%C3%B1a%20colombiana%20a%20Dub%C3%A1i.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Rodríguez, D. (29 Junio de 2019). *Transporte multimodal: historia, características, tipos, ventajas*. Lifeder. Recuperado de <https://www.lifeder.com/transporte-multimodal/>
- Rodríguez, R. A. (Marzo de 2014). *Análisis Del Seguro De Transporte De Mercancías Y El Seguro De Responsabilidad Civil Contractual*. Repositorio Institucional - Pontificia Universidad Javeriana. Recuperado de

<https://repository.javeriana.edu.co/bitstream/handle/10554/15507/RodriguezGuerreroReinaldoAndres2014.pdf;sequence=1>

Santa María, M. (10 Marzo de 2020). *Retos y reflexiones sobre el comercio exterior en Colombia*.

La Republica. Recuperado de <https://www.larepublica.co/analisis/mauricio-santa-maria-anif-2941063/retos-y-reflexiones-sobre-el-comercio-exterior-en-colombia-2975068>

Transeop. (08 Abril de 2022). *Evolución del transporte terrestre*. Recuperado de

<https://www.transeop.com/blog/transporte-terrestre-de-mercancias-evolucion/163/>