



**IMPACTO DE LA PANDEMIA DEL COVID-19 EN LAS OPERACIONES DE  
IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN DE MERCANCIAS POR VÍA MARÍTIMA EN  
COLOMBIA**

**ESTUDIANTES**

**DANIELA ANDREA FERNÁNDEZ MARTÍNEZ  
YESICA OSPINA ASTROS**

**DIRECTOR**

**HENRY GONZÁLEZ BECERRA**



**UNIVERSIDAD ANTONIO NARIÑO  
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS  
PROGRAMA DE COMERCIO INTERNACIONAL  
DIRECCIÓN NACIONAL UDCII**

**CALI**

**Octubre 30 de 2020**



## Tabla de Contenido

	Pag.
Resumen ejecutivo de la propuesta	3
1. Introducción	4
2. Planteamiento del problema y justificación de la investigación	6
3. Estado del arte	8
4. Objetivos general y específicos	11
5. Marco teórico	12
6. Metodología	15
7. Resultados y análisis	16
7.1 Importancia de la actividad marítima en las operaciones de intercambio comercial	16
7.2 Balance del intercambio comercial de Colombia	18
7.3 Efectos de la crisis del Covid-19 en las operaciones de intercambio comercial	20
7.4 Medidas para la reactivación económica	29
8. Conclusiones y logros	33
9. Bibliografía citada	35
10. Anexos	39



## **RESUMEN EJECUTIVO DE LA PROPUESTA**

La pandemia del Covid-19 constituye un gran reto para todos los países por su impacto en la actividad productiva, afectando el funcionamiento del sistema económico a nivel global. El presente documento tiene como propósito analizar sus efectos en el sector transporte, y específicamente en la movilización de carga por vía marítima en Colombia. Se utilizó información estadística oficial, para establecer el impacto en la balanza comercial del país, en las operaciones de exportación e importación de mercancías, y particularmente en la actividad de transporte marítimo. Del análisis, se observa una caída en el crecimiento del PIB total y sectorial, así como de las operaciones de movilización de carga en las zonas portuarias del país, tomando como referencia el periodo enero-junio de 2020.

**PALABRAS CLAVES:** Transporte por vía marítima; crisis sanitaria; medidas de bioseguridad; balanza comercial; crecimiento económico.

## **ABSTRACT**

The Covid-19 pandemic constitutes a great challenge for all countries due to its impact on productive activity, affecting the functioning of the economic system globally. The purpose of this document is to analyze its effects in the transportation sector, and specifically in the mobilization of cargo by sea in Colombia. Official statistical information was used to establish the impact on the country's trade balance, on merchandise export and import operations, and particularly on maritime transport activity. From the analysis, a drop in the growth of total and sectoral GDP is observed, as well as of cargo mobilization operations in the port areas of the country, taking the January-June 2020 period as a reference.

**KEY WORDS:** Sea transportation; health crisis; biosecurity measures; balance of trade; economic growth



## 1. INTRODUCCIÓN

El intercambio comercial entre países se ha incrementado progresivamente como resultado del proceso de globalización, con diversos efectos de carácter económico, social y cultural. En materia logística, el desarrollo de las cadenas de suministro de productos y materias primas, ha conducido a mejorar los tiempos y condiciones de entrega, distribución y venta de todo tipo de mercancías. Sin embargo, la creciente interdependencia y la eliminación de las distancias a nivel global, han facilitado la expansión de distintas situaciones, incluidas crisis financieras, sociales y sanitarias.

Desde comienzos de 2020, el mundo viene enfrentando uno de los mayores retos de las últimas décadas, con incidencia en materia económica, de salud pública y social, por efecto de la pandemia del COVID-19, originada por el virus SARS-2, que ha registrado hasta el momento más de 55 millones de casos reportados, y cerca de 1.400.000 fallecidos en todo el mundo. Como ha sucedido en la mayor parte de las economías nacionales, Colombia entró en estado de emergencia a mediados de marzo del presente año. A la fecha el país acumula más de un millón de casos confirmados y alrededor de treinta y un mil muertes (Ministerio de Salud de Colombia, 2020)

Las restricciones impuestas al inicio de la pandemia, o derivadas del entorno macroeconómico global, han impactado diversas actividades económicas, incluyendo las operaciones de intercambio comercial, así como los flujos de capitales y personas, por lo que las operaciones de transporte han sido uno de los renglones económicos más afectados a nivel global. Dada la interdependencia de las economías nacionales, el efecto de las restricciones impuestas de forma individual por los países ha generado serias consecuencias en el sistema económico internacional, y en el crecimiento de los países de forma individual, además de causar cambios en el comportamiento y hábitos de consumo de las personas.



Este documento está organizado en cinco partes principales. La primera, presenta el balance del comercio internacional en Colombia. La segunda, explica la importancia de las operaciones de transporte por vía marítima en el intercambio comercial del país. La tercera, analiza los efectos de la crisis del Covid-19 en las operaciones de transporte de mercancías por vía marítima. La cuarta, describe las medidas del gobierno para la reactivación de la economía nacional. Finalmente, se indican las propuestas del sector productivo para la gestión de la crisis del Covid-19.



## **2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA Y JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN**

### **2.1 Planteamiento del problema**

El desarrollo de las transacciones comerciales permite el intercambio de mercancías, que a nivel global se adelantan mediante operaciones de exportación e importación de productos entre distintas economías nacionales, permitiendo la obtención de beneficios para empresarios y consumidores.

La actual pandemia del Covid-19 ha limitado los flujos de personas y mercancías, afectando el movimiento de productos, principalmente por vía marítima y aérea, con un impacto en el crecimiento económico en el corto y mediano plazo. La necesidad de reactivar los procesos productivos, el empleo y el crecimiento de la economía, ha llevado, de otra parte, a la implementación de medidas de activación que buscan balancear los aspectos productivo y de salud pública, bajo la presión de gremios económicos, empresarios y trabajadores, dada las limitaciones para garantizar los ingresos básicos, especialmente para trabajadores informales y micro empresarios.

Los datos comparativos, antes y durante la pandemia, evidenciarían una caída significativa en el crecimiento de la economía, en términos del PIB total, que no afecta por igual a todas las actividades productivas, siendo el subsector de transporte uno de los más impactados a nivel doméstico e internacional.

### **2.2 Formulación del problema**

¿Cuál ha sido el impacto del Covid-19 en las importaciones y exportaciones del país por vía marítima, y su efecto en la economía del país?



### 2.3 Justificación

En general, las actividades de transporte de carga y pasajeros se han visto afectadas de forma significativa por la pandemia del COVID-19, así como por las medidas de orden sanitario adoptadas para minimizar su expansión, limitando los volúmenes normales de operación, incrementando los costos básicos de los fletes y cortando las cadenas de suministro de mercancías y materias primas. Dichos efectos dependerán, sin embargo, de factores exógenos al sector, incluidos el desarrollo de una vacuna de uso masivo, la capacidad de gestión de los gobiernos nacionales, y la cooperación internacional para la solución de la crisis.

Dada la importancia del transporte de carga por vía marítima para el funcionamiento logístico de las cadenas de suministro, y el funcionamiento de los mercados nacionales e internacionales, se han desarrollado diversos análisis por parte de organismos internacionales, como la Organización Internacional Marítima, el Fondo Monetario Internacional, el Banco Mundial, las Naciones Unidas y la CEPAL, que han trabajado en diferentes momentos para proyectar cifras para el presente año y periodos subsiguientes.

Para el caso colombiano, no se cuenta aún con estudios suficientes que aborden este tema desde una óptica nacional. Como resultado este documento constituye una primera aproximación al análisis del efecto del Covid-19 en la cadena logística de transporte en el país, especialmente en lo relacionado con subsector marítimo, utilizando estadísticas e información secundaria de instituciones públicas y privadas como el DANE, el Banco de la República, la Dirección Marítima y Portuaria, y las Cámaras de Comercio.



### 3. ESTADO DEL ARTE

La crisis originada por la pandemia del Covid-19, es un evento reciente sobre el cual apenas se empiezan a generar estudios que buscan explicar y analizar los efectos de corto y mediano plazo en el funcionamiento del sistema económico, tanto al interior de las distintas economías nacionales, como en el contexto global. La mayor parte de la información disponible para el tema del transporte de carga corresponde a trabajos parciales elaborados por universidades, centros de estudios, gremios económicos y organismos estatales, con base en el análisis de cifras oficiales, antes y durante la crisis que aún sigue vigente. Algunos de estos documentos incluyen los trabajos de Chang, Huang, Ge, Huang, Hu, Duan, Ziu, Liu y Lehmann (2020); sobre los efectos del cierre de la economía China; Fernandes, Da silva y Keica (2020), acerca de la situación en el puerto de la Ciudad de Santos en Brasil durante la pandemia; Notteboom y Haralambides (2020), respecto al manejo de los puertos en el tiempo de crisis. Finalmente, la CEPAL (2020) ha evaluado el impacto sobre el sector en América Latina y El Caribe, desarrollando varias conferencias regionales en lo corrido del presente año. Para el caso colombiano, se encuentra el trabajo de Arellana, Cantillo y Márquez (2020), acerca del impacto de la pandemia en los sistemas de Transporte en el País.

En algunos casos se ha avanzado en la formulación de distintos escenarios, que están sujetos no solo al desarrollo mismo de la pandemia, sobre lo cual no hay certeza acerca de su desenlace, sino también de las medidas que se adopten por parte de cada uno de los gobiernos alrededor del mundo. Entre estos está el documento de Mckibblin y Fernando (2020), donde se establecen diferentes escenarios frente al efecto económico de la pandemia a nivel global.

En este mismo sentido, la Cámara de Comercio de Cali (2020) estableció tres posibles escenarios, también con un enfoque para la economía mundial. En general, la mayor parte de los trabajos corresponden a proyecciones en distintos momentos, especialmente a partir del segundo trimestre de 2020.

Sin embargo, distintos organismos internacionales ya han adelantado cálculos, la mayor parte al primer semestre de 2020, que permiten comparar el efecto de la pandemia entre distintas economías nacionales. Algunas, las de mejor gestión han tenido un menor impacto en



términos del crecimiento del PIB nacional, o por lo menos registran menores caídas en la actividad económica general al interior de sus economías. Al respecto se tienen como ejemplo las estimaciones de organismos internacionales como el Banco Mundial (2020), o el Foro Económico Mundial (2020), en este último caso con cifras para los países de América Latina. Para Colombia, existen diversos trabajos de análisis de impacto en la economía del país, incluyendo documentos del Banco de la República (2020), la Cámara de Comercio de Bogotá (2020) y Fedesarrollo (2020).

Otro componente fundamental de la información disponible, corresponde a las medidas adoptadas por cada uno de los gobiernos, para intentar limitar la expansión del virus. En el caso colombiano las medidas adoptadas han sido expedidas directamente por la Presidencia de la República: Decretos 417 y 637 (Presidencia de la República, 2020a; Presidencia de la República, 2020b), el Ministerio del Interior: decretos 475, 531 y 636 (Ministerio del Interior, 2020a; Ministerio del Interior, 2020b; Ministerio del Interior, 2020c) y el Ministerio de Salud (2020). En el transporte de carga por vía marítima, se han adoptado acciones adicionales por parte de la Dirección General Marítima -DIMAR-, como las resoluciones 0156 y 140, y las circulares 20200059 y 20200055, expedidos entre marzo y abril del presente año (DIMAR, 2020a; DIMAR, 2020b; DIMAR, 2020c; DIMAR, 2020d).

Una fuente fundamental de material estadístico corresponde a cada uno de los órganos relacionados con las cifras generales del Departamento Nacional de Estadísticas -DANE-, la Dirección de Aduanas Nacionales -DIAN-, el Ministerio de Comercio Exterior y la Dirección General Marítima -DIMAR-. Estas distintas fuentes permiten establecer el efecto de la pandemia, no solo en términos del balance monetario de las exportaciones e importaciones, comparativamente con periodos anteriores, sino también en cuanto a los volúmenes de carga despachados y recibidos e cada una de las tres zonas portuarias regionales en que se encuentran organizados los puertos de salida y entrada de mercancía. Esta información es fundamental para poder evaluar, comparar y analizar el impacto, por lo menos durante lo corrido durante 2020.



Al ser incierto el desenlace en el avance de la pandemia y sus posibles soluciones, la situación ira evolucionando o degradándose más, sin que al momento sea posible predecir con exactitud impacto total.

Parte de la literatura de análisis económico coyuntural, difiere entre distintas fuentes sobre el alcance de la crisis, si esta podrá superar a las mayores caídas de la historia, o estará en un punto intermedio entre la Gran Depresión y la Segunda Guerra Mundial, aunque ya ha superado ampliamente el efecto de la crisis financiera de 2009, o la crisis de los precios internacionales del petróleo en la década de 1970.

Como resultado, una fuente importante de literatura, acerca de situaciones similares, corresponde precisamente a trabajos académicos que analizan las causas, consecuencias y resultado final de crisis anteriores, así como de acciones concretas que pueden ser tomadas para la reactivación productiva, una vez superada la etapa más grave, en este caso de la pandemia.



## **4. OBJETIVO GENERAL Y ESPECÍFICOS**

### **4.1 Objetivo general**

Analizar cuál ha sido el impacto del Covid-19 en las importaciones y exportaciones del país por vía marítima, y su efecto en la economía del país.

### **4.2 Objetivos específicos**

- Examinar la importancia del transporte por vía marítima en las operaciones de intercambio comercial a nivel global y en el país, comparativamente con otros medios de transporte de carga.
- Establecer las condiciones generales del intercambio comercial del país, incluyendo balanza comercial, principales productos de importación y exportación, y socios comerciales.
- Analizar el impacto de la pandemia del Covid-19 en el conjunto de la economía nacional, y de forma específica en las actividades de importación y exportación por vía marítima.
- Determinar las medidas propuestas e implementadas por el Gobierno nacional para la reactivación económica del país, con efecto en la actividad marítima.



## 5. MARCO TEÓRICO

En el contexto de la globalización, la acción e influencia de las empresas se ha venido incrementado a través del tiempo, especialmente en las últimas décadas por efecto del avance en las comunicaciones y manejo de los sistemas de información, que han generado cambios sustanciales en el sistema capitalista, especialmente durante el último siglo, pasando del tradicional modelo capitalista de tipo industrial a nuevas formas de acumulación del capital, incluidos el capitalismo financiero, de servicios y tecnológico (Castell, 2000). En efecto, Pereira y Villadiego (2003) resaltan esa transición y “perfeccionamiento” de una economía cada vez más capitalista. En este escenario, la información desempeña un papel fundamental, no solo para la construcción del conocimiento, sino también para la mejora de la productividad y la generación de riqueza.

Como resultado del proceso de globalización las empresas tienen cada vez un mayor enfoque hacia los mercados internacionales, con la expansión y movilidad de los factores de producción: trabajo, insumos y capital, que se refleja en un acceso más amplio de los consumidores a una mayor variedad de bienes y servicios, que facilita una dinámica de crecimiento, tanto a nivel interno como global.

En cuanto al intercambio comercial, el avance de la globalización ha tenido, igualmente, un efecto en el incremento de las operaciones de importación y exportación de mercancías, actividades en las cuales el transporte por vía marítima constituye el principal medio para la movilización de carga.

A nivel global, más del 80% del volumen carga para el intercambio comercial de mercancías, y alrededor del 75% del valor de las operaciones comerciales de exportación e importación de bienes físicos, se adelanta por vía marítima, lo que hace de este medio de transporte una actividad vital para la provisión de todo tipo de productos en los diferentes mercados nacionales, representando cerca de 109 trillones de toneladas por año en 2019 (International Maritime Organization, 2020), comparativamente con los 6.15 trillones transportados por vía terrestre, y los 854 billones y 223 billones movilizados por tren y vía aérea, respectivamente.



De la misma forma, el intercambio comercial que el país adelanta con un gran número de países alrededor del mundo, aunque se concentra en las dos mayores economías a nivel mundial, Estados Unidos y China, se realiza principalmente por vía marítima, en más del 95% de las operaciones de carga (Zamora, 2020).

Previamente a la aparición del Covid-19, las perspectivas para el país en 2020 indicaban un posible crecimiento en el valor total de las exportaciones frente a los resultados de los años previos. En cuanto a las importaciones, se esperaba una tendencia similar a la presentada entre 2018 y 2019 (Vargas, 2019). En conjunto, el resultado esperado era la reducción en la brecha entre importaciones y exportaciones, disminuyendo el comportamiento negativo de la balanza comercial frente a los años anteriores.

Adicionalmente, las previsiones han medido el posible impacto de la pandemia en el crecimiento de la economía mundial, en conjunto, y de forma individual de las distintas economías nacionales. Por ejemplo, el Banco Mundial (2020) estimó para el presente año una contracción del 5,2% a nivel global, por encima del 7% para los países desarrollados, y alrededor del 2,5% en las economías emergentes, con una reducción superior al 3% en el ingreso mundial per cápita, “llevando a millones de personas” a niveles de la pobreza extrema. Por su parte, el Fondo Monetario Internacional, establece estimaciones diferenciales para los distintos países: 6% para Japón, 8% Estados Unidos y Alemania, y superior a 12% en Francia, Italia y España, tres de los países Europeos más afectados (Procolombia, 2020). En cuanto a América Latina, las previsiones también varían entre unos y otros países, siendo negativas para naciones como Chile, Brasil, México, Ecuador y Argentina, y de crecimiento cero en el PIB para Colombia y Perú (Foro Económico Mundial, 2020).

En cualquier caso, el resultado esperado es la mayor crisis económica mundial desde la Gran depresión de 1929 (McKibbin y Fernando, 2020), aunque debido a que todavía no se tiene claro el desenlace de la actual crisis, es difícil tener certeza de si la presente situación podrá superarla, especialmente cuando la mayor parte de las economías europeas están enfrentando una segunda ola, con un nuevo cierre de una parte importante de las actividades productivas.

En lo relativo al transporte, uno de los motores del proceso de globalización, por su incidencia en el intercambio comercial, el sector aéreo, especialmente de pasajeros, ha sido una de las



actividades más afectadas por el cierre de las fronteras nacionales, mientras el transporte de mercancías por vía marítima ha tenido un menor impacto. En Colombia, durante el primer semestre de 2020, el impacto en el transporte de carga fue mayor en el componente por vía aérea, 75%, mientras el volumen movilizadado por medio marítimo tuvo una reducción de 11% aproximadamente.

De acuerdo con la CEPAL (2020), algunos de los efectos de la crisis sanitaria y de salud sobre el transporte, además del efecto económico, son entre otros la propagación de la pandemia a través del movimiento de carga en puertos y aeropuertos, la escasez de bienes intermedios, materias primas, y material médico (medicinas e insumos sanitarios), además de interrupciones en la cadena logística, falta de coordinación en las acciones implementadas por los diferentes países, fallas en el ordenamiento legal, y afectaciones en la sostenibilidad medio ambiental.

Las medidas adoptadas a nivel internacional incluyeron, especialmente en los primeros meses de la pandemia, distintas acciones orientadas a limitar la propagación de la enfermedad, como la limitación a los movimientos de carga y pasajeros y el cierre de fronteras, que en el caso del transporte de carga, no son recomendadas por distintos organismos internacionales, entre los cuales se destacan las naciones Unidas, la Organización Mundial de la Salud, y la Organización Mundial del Comercio, por su efecto negativo en la movilización de alimentos, medicinas, insumos médicos, y otras mercancías vitales para las distintas economías nacionales, principalmente en las actuales circunstancias (International Maritime Organization, 2020).

De la misma manera, en Colombia, las medidas tomadas por la Dirección General Marítima incluyen medidas de bioseguridad y fondeo de naves bajo aislamiento, pero sin afectar la movilización de carga desde y hacia afuera del país (DIMAR, 2020a).



## 6. METODOLOGÍA

La naturaleza de la presente investigación es de carácter cuantitativo, dado que utiliza como base de análisis información estadística generada por distintas fuentes públicas y privadas, especialmente de organismos oficiales como el Departamento Nacional de Estadísticas - DANE-, la Dirección General Marítima -DIMAR- y la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales -DIAN-, con el propósito de establecer diferentes niveles de comparación antes y durante la pandemia, identificando las variaciones en el comportamiento del PIB total y sectorial, el valor de las importaciones e importaciones, y el movimiento de carga en los puertos nacionales. En cuanto al nivel de profundidad el trabajo es de tipo descriptivo y explicativa. En el primer caso, porque en su desarrollo presenta una descripción de la situación actual con respecto al comportamiento previo de algunas variables económicas base. En segundo lugar, se identifican relaciones simples entre la aparición de la pandemia y el comportamiento, o variación, de esas mismas variables. En ningún caso se plantea la formulación de un modelo correlacionar, a través del cual se mida, o estime, la magnitud de dichas variaciones.

Considerando que no se adelantó trabajo de campo, no se utilizaron instrumentos propios para la recolección de información primaria, sino que se adelanta el procesamiento de la información estadística existente, reorganizando, consolidando, graficando y analizando la información utilizado.

En consecuencia, no se requirió la identificación de una población objetivo, y por lo tanto la definición de una muestra específica. El tema podría considerar un trabajo de campo directo, especialmente con el fin de obtener el punto de vista de los agentes económicos involucrados en la actividad portuaria, y en las operaciones de importación y exportación de mercancías.

## 7. RESULTADOS Y ANÁLISIS

### 7.1 Importancia de la actividad marítima en las operaciones de intercambio comercial

#### 7.1.1 La actividad marítima en el contexto de la economía global

En general, el comercio de mercancías se realiza mediante tres modalidades de transporte: marítimo, terrestre y aéreo.

El transporte marítimo se ha constituido a través del tiempo en el principal medio para el intercambio comercial entre países, debido al volumen y capacidad para movilizar carga a larga distancia, con menores costos de operación y mejores condiciones para todo tipo de mercancías.

#### 7.1.2 Exportación e importación de mercancías según modalidad de transporte en Colombia

En el caso colombiano, el país a pesar de las limitaciones de infraestructura cuenta con la mejor conectividad en Sudamérica, ocupando el segundo lugar entre las economías latinoamericanas, superado únicamente por Panamá (Portafolio, 2020). Lo anterior, gracias a su posición geográfica, facilitando el intercambio comercial a través de la costa Pacífica como Atlántica, con conexiones directas con el resto del mundo.

En cuanto a las exportaciones en Colombia, al igual que la mayor parte de las economías nacionales, el despacho se realiza principalmente por vía marítima, más del 99% en 2018 (Anexos 10 y 11).

Se resalta la caída en las exportaciones por vía terrestre, afectadas especialmente por el cierre de la frontera con Venezuela, país con el cual se redujo significativamente el flujo de mercancías en ambos sentidos (Anexo), aunque de forma general se ha presentado en los últimos años un descenso en el volumen total de mercancías despachadas.

En cuanto a las importaciones, aunque el transporte por vía marítima tiene una mayor participación en el total de mercancías ingresadas (90% aproximadamente), es menor

comparativamente con las exportaciones, mientras se presenta un mayor aporte del transporte terrestre, superior al 9% (Anexos 12 y 13). A pesar de su escasa participación, el transporte aéreo cumple un importante rol en la movilización de cierto tipo de bienes, principalmente desde el Aeropuerto El Dorado, que es uno de los principales centros de carga por vía aérea en América Latina. Igual que sucede con las exportaciones, se presenta una caída en el volumen de carga por carretera, alrededor del 28% entre 2017 y 2018. En el transporte por vía marítima también se da un descenso en la carga transportada, aunque es significativamente inferior, -2,6% en el mismo periodo.

### 7.1.3 Movilización de carga por vía marítima en Colombia 2015-2018

Aunque la balanza comercial del país es negativa, con un mayor valor de las importaciones, en términos de carga movilizada por vía marítima, que es el principal modo de transporte, la relación muestra un mayor volumen de las exportaciones realizadas, medido en toneladas de producto, en una proporción de 3:1. Porcentualmente, para el periodo 2015-2018, las exportaciones representan aproximadamente el 76% de la carga movilizada por este medio, frente a un 24% de las importaciones (Gráfico 1).

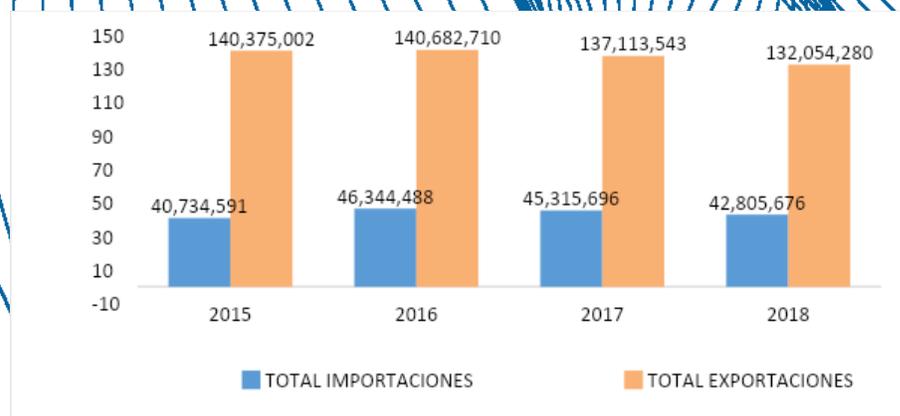
Gráfico 1. Participación exportaciones e importaciones por vía marítima 2015-2018



Fuente: Elaboración propia, con base en información de tráfico portuario 2015-2020 DIMAR (2020e)

Durante este periodo, el total de carga movilizada se ha mantenido en cifras relativamente estables, alrededor de 180 millones de toneladas por año, con una leve reducción entre 2017 y 2018, del -3.84% (Gráfico 2).

Gráfico 2. Carga movilizada por vía marítima 2015-2018 (En toneladas)



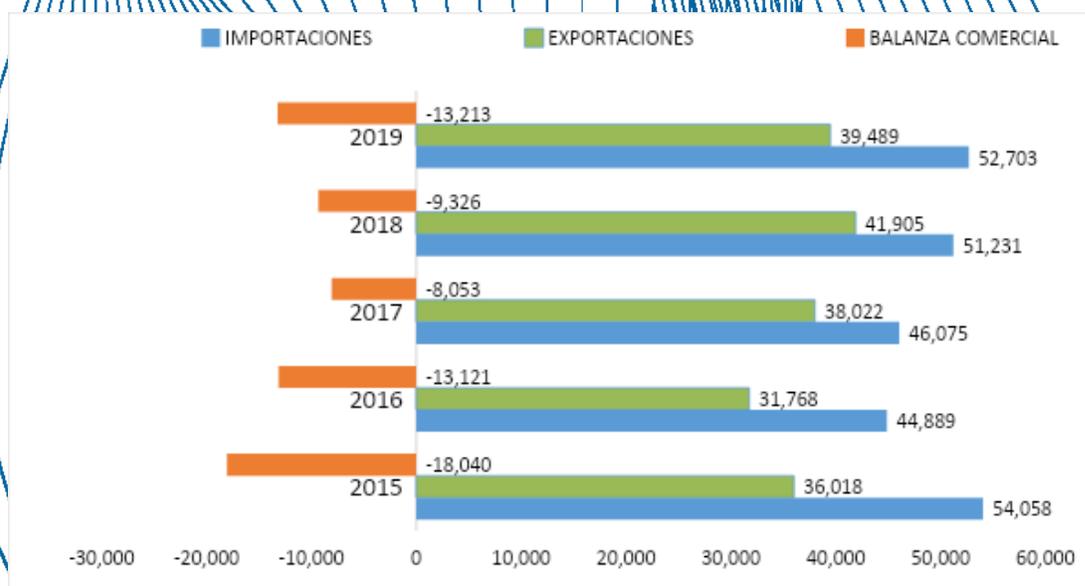
Fuente: Elaboración propia, con base en información de tráfico portuario 2015-2020 DIMAR (2020e)

## 7.2 Balance del intercambio comercial de Colombia

### 7.2.1 Balanza comercial

Durante el periodo 2015-2019 las importaciones superaron ampliamente a las exportaciones, siendo 2015 el año de mayor diferencia. De forma consolidada, las exportaciones corresponden al 75% del valor total de las importaciones realizadas (Gráfico 3).

Gráfico 3. Importaciones y exportaciones Colombia 2015-2019 (Millones de dólares)



Fuente: Elaboración propia, con base estadísticas de comercio internacional Colombia DANE (2020a)

Como resultado, se registró una situación constante de déficit en la balanza comercial, con un comportamiento decreciente entre 2015 y 2017, que aumentó nuevamente de manera progresiva en los siguientes años hasta alcanzar un valor negativo de US\$13.213 millones en 2019. En conjunto, el déficit obtenido representa cerca del 33% de los ingresos por exportaciones entre 2015 y 2019.

### 7.2.2 Principales socios comerciales y mercados

En primer lugar, en cuanto a las importaciones los principales mercados de origen son las mayores economías mundiales, Estados Unidos y China, que en 2019 representaron combinadamente alrededor del 46% del total. Otros socios comerciales importantes son México, Brasil, Alemania, Francia, Japón, India y España. Finalmente, un poco más del 25% de las importaciones proviene de otros socios comerciales menores (Anexos 1 y 2).

Respecto a las exportaciones, Estados Unidos es igualmente el mayor socio comercial de Colombia, con cerca del 30% del valor total. China es el segundo mercado de destino para los productos nacionales, pero con un menor volumen comparativamente con las importaciones. En conjunto, estos dos mercados constituyen alrededor del 40% de las exportaciones

nacionales. Otros mercados representativos corresponden a países latinoamericanos como Panamá, Ecuador, Brasil, México y Perú, aunque cerca de una tercera parte se exporta a otros destinos menores en términos de volumen (Anexos 3 y 4).

### **7.2.3 Productos de importación y exportación**

La mayor parte de las exportaciones del país en 2019 corresponde a bienes primarios, de los cuales casi el 60% está representado por bienes relacionados con las actividades de extracción y explotación de hidrocarburos y recursos mineros, principalmente petróleo, carbón y oro, seguido de productos animales y vegetales (café, cacao, frutas, legumbres, entre otros), aproximadamente 12%. Los demás bienes suman en conjunto alrededor de una cuarta parte del total de exportaciones (Anexos 5 y 6).

Respecto a las importaciones, más del 80% están representadas por bienes manufacturados, incluyendo vehículos, equipos de transporte, maquinaria, equipos, productos electrónicos y metalúrgicos, químicos, derivados del petróleo, entre otros. Mientras menos del 20% corresponde a bienes de consumo: alimentos, bebidas y textiles, y productos mineros, agropecuarios y ganaderos (Anexos 7 y 8).

## **7.3 Efectos de la crisis del Covid-19 en la producción y las operaciones de intercambio comercial a nivel global e interno**

### **7.3.1 Impacto de la pandemia del Covid-19 en el comercio mundial**

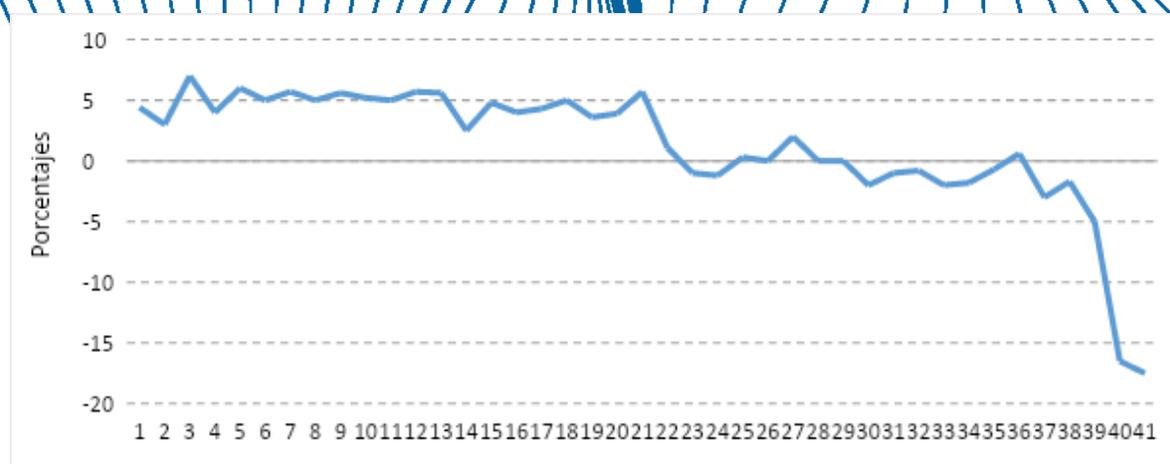
Aunque aún es difícil realizar una estimación del efecto final de la crisis en la economía, y en particular en las operaciones de comercio internacional, diversos organismos han adelantado diferentes proyecciones, que manejan varios escenarios, unos con un mayor impacto que otros. Por otro lado, se presentan algunas cifras, consolidadas en distintos momentos a través del año, que ofrecen una visión parcial de la situación presentada.

Por ejemplo, la CEPAL (2020), calcula una caída cercana al 18% del comercio mundial de mercancías entre enero y mayo de 2020, comparativamente con el mismo periodo de 2019, siendo América Latina y El Caribe la región más afectada, con una reducción del 27%

aproximadamente en el volumen de importaciones y exportaciones movilizadas, por encima del promedio mundial (17,5%), de los países emergentes (14,1%) y de las economías avanzadas (19,2%).

No obstante, el intercambio comercial ya venía presentando tasas de crecimiento negativas desde finales de 2018, por efecto de la disputa comercial entre Estados Unidos y China, la guerra del petróleo entre Rusia y Arabia Saudita, y la caída en la demanda internacional (Gráfico 4).

Gráfico 4. Variación interanual del volumen del comercio mundial de bienes, enero de 2017 a mayo de 2020



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) sobre la base Netherlands Bureau for Economic Policy Analysis (CPB), World Trade Monitor [base de datos en línea] <https://www.cpb.nl/en/worldtrademonitor>. CEPAL (2020b).

### 7.3.2 Efecto en las operaciones de intercambio comercial de Colombia

Como resultado de la pandemia del Covid-19, y las acciones tomadas para reducir su expansión, a partir del primer trimestre de 2020, las transacciones comerciales, tanto en Colombia como en el resto del mundo, se han visto afectadas, generando un impacto negativo en términos de carga movilizada, especialmente durante el primer semestre del año.

Para abril del presente año se registró una caída del 31,6% en las importaciones con respecto al mismo periodo de 2019, pasando de US\$4.528 millones a US\$3.097 millones. Situación que muestra el efecto inicial de las medidas de aislamiento y cierre de fronteras a nivel global, impidiendo la libre la movilización de personas y mercancías (Rincón, 2020).

De acuerdo con las declaraciones registradas por la DIAN a julio de 2020, las importaciones presentaron una disminución de 20,1% en relación con el mismo periodo de 2019. Comportamiento que obedeció principalmente a la disminución en el grupo de manufacturas, -17,3% (DANE, 2020).

De acuerdo con el Ministerio de Comercio Exterior, la pandemia es un factor más de desestimulo para la economía global, además de la guerra comercial entre Estados Unidos y China, y la crisis en los precios del petróleo, lo que en conjunto ha incidido en una reducción del comercio a nivel mundial (Dinero, 2020).

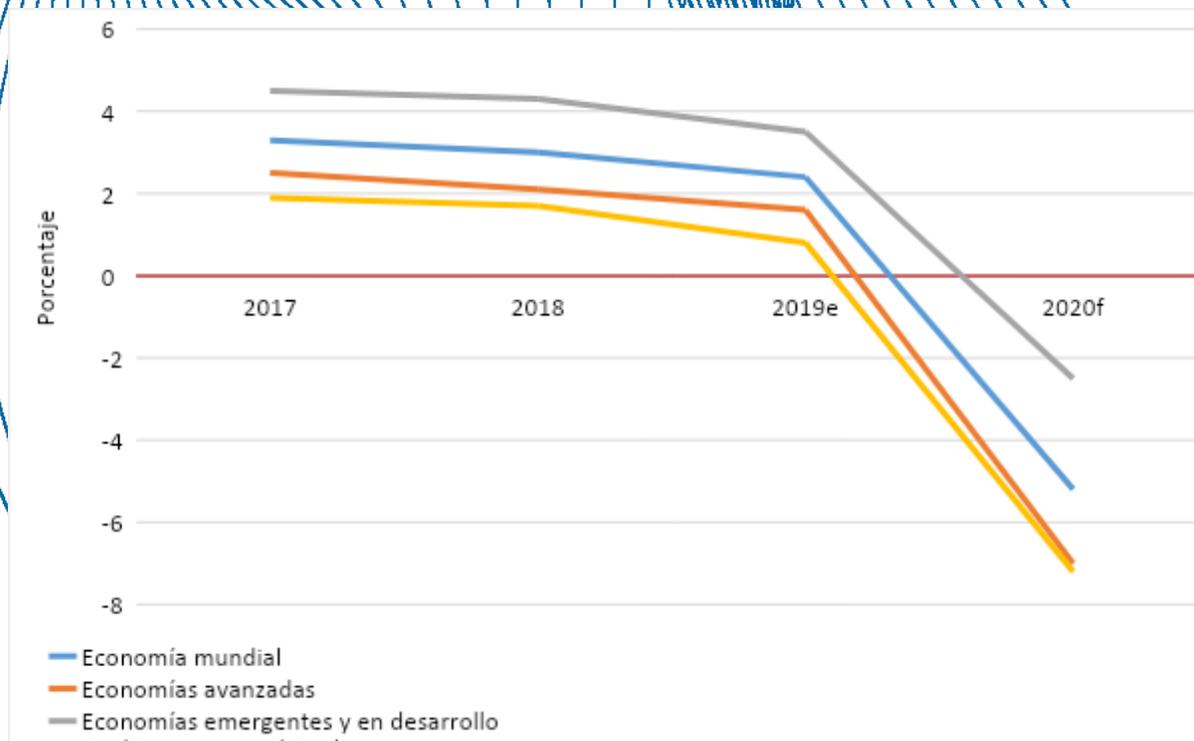
### **7.3.3 Afectación sobre el crecimiento del producto interno bruto y la actividad económica**

Al igual que ocurre con las operaciones de comercio internacional, la crisis causada por la pandemia del Covid-19 ha tenido un impacto en el comportamiento general de la economía, tanto a nivel global, como en cada una de las economías nacionales. Sin embargo, el alcance de la desaceleración es diferente entre las economías avanzadas, y los países en desarrollo, incluyendo las economías emergentes.

Según proyección del Banco Mundial (2020), la contracción de la economía mundial podría estar alrededor del -5,2% en términos de PIB, que para el conjunto de los países emergentes y en desarrollo solo sería del -2,5%, principalmente por la reactivación de la economía China, a partir del segundo trimestre de 2020. Sin embargo, dentro de este último grupo la mayor caída se registra en los países de América Latina y El Caribe, que podrían presentar a final del año una reducción en el crecimiento del 7,2%, similar a las economías más avanzadas.

En general, la tendencia previa mostraba una contracción en la economía mundial desde 2017, mucho más acentuada en América Latina y El Caribe, con una tasa de crecimiento del PIB regional por debajo del 1% en 2019, inferior a la media global, del 2,4% (Gráfico 5).

Gráfico 5. Variación del Producto Interno Bruto por grupos de países (enero-junio de 2020)



Fuente: Elaboración propia a partir de proyecciones Banco Mundial (2020).

En Colombia, para el año 2019 las actividades de servicios aportaron tres cuartas partes del PIB nacional, frente al 11.4% del sector primario, y el 12.6% de sector manufacturero. En el primer caso, se destaca la participación de los componentes de administración pública, construcción y comercio, incluyendo alojamiento y restaurantes. La actividad de transporte, por otra parte, representó alrededor del 4% del PIB total (Anexo 9).

Tomando como referencia el periodo enero-junio, se muestra un comportamiento dispar entre las distintas actividades productivas, que reflejan diferencias sustanciales en el resultado de las restricciones implementadas por efecto de la pandemia del Covid-19. Los sectores más afectados han sido la manufactura y los servicios. En el último caso, el impacto ha sido más evidente en las actividades de alojamiento, restaurantes y transporte aéreo y terrestre, principalmente. Entre 2019 y 2020, la menor afectación se presentó en lo correspondiente al comercio y la cadena de alimentos, incluidos los productos agrícolas y de ganadería (Cuadro 1



y Anexo 14). Para el periodo enero-junio, comparativamente entre 2019 y 2020, la industria manufacturera registró un descenso en el PIB del 25.4%, inferior a la caída en la construcción (31.7%) y en el consolidado de comercio, alojamiento y restaurantes (33.9%).

Cuadro 1. Variación del PIB 2019-2020 (Enero-Junio)

Actividades Productivas	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Variación PIB 2019-2020
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura, pesca	11.806	12.030	12.717	13.356	13.365	13.375	0,1%
Explotación de minas y canteras	12.030	11.392	10.844	10.581	10.703	8.397	-21,5%
Industrias manufactureras	24.138	25.592	24.423	25.410	25.520	19.034	-25,4%
Construcción	14.127	14.504	14.314	13.457	13.561	9.260	-31,7%
Comercio, almacenamiento, alojamiento, restaurantes	24.448	25.203	25.749	26.492	27.872	18.426	-33,9%
Transporte	7.963	7.964	8.139	8.427	8.647	5.557	-35,7%

Fuente: Elaboración propia, con base en Producto Interno Bruto (PIB) Base 2015, DANE (2020b)

En cuanto al subsector de transporte, el mayor impacto en el valor del PIB se registró en las actividades de transporte aéreo, con una caída del 75% aproximadamente, con una menor afectación en lo que corresponde al transporte terrestre y marítimo, 28% y 24% respectivamente. (Cuadro 2).

Cuadro 2. Tasa de crecimiento del PIB actividades de transporte 2015-2020 (Enero-Junio)

ACTIVIDAD	2015-2016	2016-2017	2017-2018	2018-2019	2019-2020
	-0,71%	-0,22%	3,89%	1,98%	-28,18%
Transporte acuático	1,36%	1,39%	1,47%	4,00%	-24,01%
	4,61%	17,02%	1,85%	5,88%	-74,95%
TOTAL SERVICIOS	0,01%	2,20%	3,54%	2,60%	-35,74%

Fuente: Elaboración propia, con base en Producto Interno Bruto (PIB) Base 2015, DANE (2020b)

#### 7.3.4 Efecto en el movimiento de carga en los puertos de Colombia 2018-2019 (Enero-Junio)



La reducción en la actividad portuaria, y por lo tanto el movimiento de entrada y salida de mercancías, medido en toneladas de producto, se puede observar en los principales puertos del país, aunque en diferente magnitud. En el caso de las exportaciones, los datos para el periodo 2018-2019, con corte a enero-junio, muestran un descenso del 11% en total, incluyendo las tres zonas portuarias regionales del país: Caribe, Pacífica y Río Magdalena, aunque los resultados son diferentes en cada caso. Mientras la región Caribe, donde se moviliza el 96% de las exportaciones del país, presentó en este periodo una reducción del 11,6%, la zona portuaria del pacífico aumentó el volumen de carga en un 2,8% (Cuadro 3). De forma individual, los puertos con mayor afectación han sido los de La Guajira, Santa Marta y Turbo.

Cuadro 3. Movimiento de carga exportaciones en toneladas 2018-2020 (Enero-Junio)

ZONA PORTUARIA	2018	2019	2020	Variación (%) 2018-2019	Variación (%) 2019-2020
<b>Z.P. Región Caribe</b>	<b>63.348.166</b>	<b>60.315.831</b>	<b>53.333.156</b>	<b>-4,8</b>	<b>-11,6</b>
Ciénaga	23.219.101	21.700.713	21.811.624	-6,5	0,5
G. Morrosquillo	14.495.204	16.024.955	16.109.970	10,6	0,5
Guajira	16.244.808	13.764.913	7.556.385	-15,3	-45,1
Cartagena	5.230.159	5.648.934	5.277.904	8,0	-6,6
Santa Marta	2.109.596	1.469.813	861.840	-30,3	-41,4
Barranquilla	1.667.513	1.341.607	1.434.950	-19,5	7,0
Turbo	378.379	362.325	277.856	-4,2	-23,3
San Andrés	3.407	2.569	2.626	-24,6	2,2
<b>Z. P. Región Pacífico</b>	<b>2.104.243</b>	<b>2.043.756</b>	<b>2.100.736</b>	<b>-2,9</b>	<b>2,8</b>
Buenaventura	1.847.876	1.892.208	1.881.764	2,4	-0,6
Tumaco	256.366	151.548	218.973	-40,9	44,5
<b>Z. P. Río Magdalena</b>	<b>6.892</b>	<b>9.936</b>	<b>0</b>	<b>44,2</b>	<b>-100,0</b>
Río Magdalena	6.892	9.936	0	44,2	-100,0
<b>TOTAL EXPORTACIONES</b>	<b>65.459.300</b>	<b>62.369.523</b>	<b>55.433.892</b>	<b>-4,7</b>	<b>-11,1</b>

Fuente: Elaboración propia, con base en información de tráfico portuario 2015-2020 DIMAR (2020e)

Respecto a las importaciones, el efecto ha sido similar en las dos principales zonas del país, que registraron entre 2019 y 2020, con corte enero-junio, un descenso del 11,1% y 9,7%, respectivamente. Los puertos con mayor reducción en el volumen de mercancías importadas



son La Guajira, Turbo, San Andrés, Santa Marta y Cartagena. El único puerto con un aumento en este periodo es el del Golfo de Morrosquillo, en el Departamento de Sucre (Cuadro 4).

Cuadro 4. Movimiento de carga importaciones en toneladas 2018-2020 (Enero-Junio)

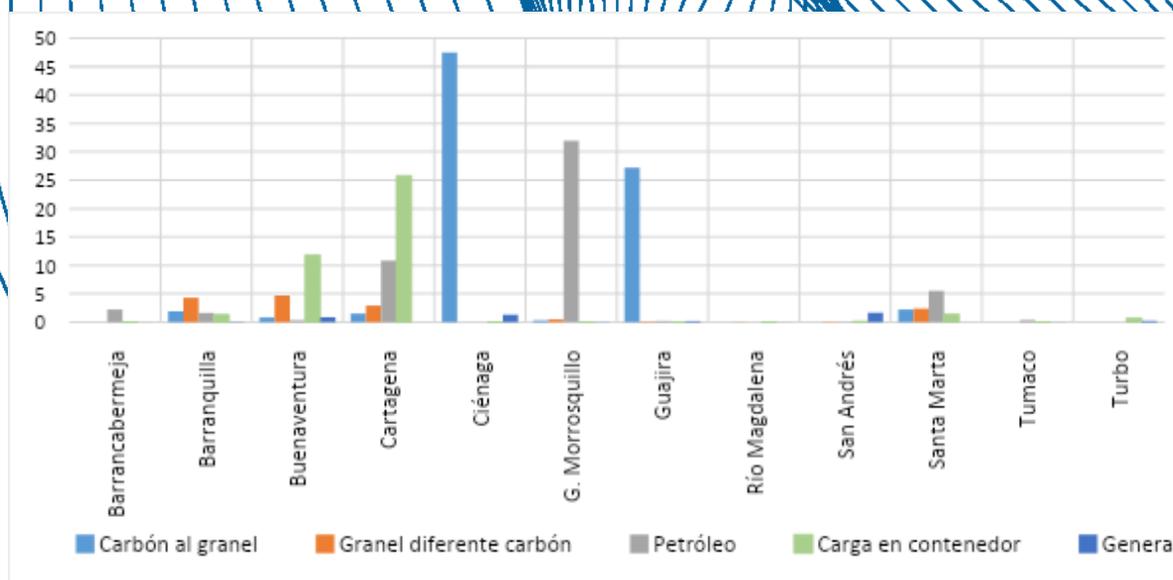
ZONA PORTUARIA	2018	2019	2020	Variación (%) 2018-2019	Variación (%) 2019-2020
<b>Z.P. Región Caribe</b>	<b>12.390.900</b>	<b>13.526.755</b>	<b>12.030.604</b>	<b>9,2</b>	<b>-11,1</b>
Cartagena	4.699.771	5.061.239	4.438.370	7,7	-12,3
Santa Marta	2.984.509	4.015.649	3.250.606	34,5	-19,1
Barranquilla	4.144.262	3.772.395	3.750.294	-9,0	-0,6
G. Morrosquillo	221.392	320.241	445.691	44,6	39,2
Guajira	215.289	236.260	78.004	9,7	-67,0
Turbo	70.907	72.938	35.124	2,9	-51,8
San Andrés	54.771	48.033	32.514	-12,3	-32,3
<b>Z. P. Región Pacífico</b>	<b>6.522.057</b>	<b>7.081.739</b>	<b>6.397.319</b>	<b>8,6</b>	<b>-9,7</b>
Buenaventura	6.522.057	7.081.739	6.397.319	8,6	-9,7
Tumaco	0	0	0	0,0	0,0
<b>Z. P. Río Magdalena</b>	<b>8.876</b>	<b>8.710</b>	<b>17.636</b>	<b>-1,9</b>	<b>102,5</b>
Río Magdalena	8.876	8.710	17.636	-1,9	102,5
<b>TOTAL IMPORTACIONES</b>	<b>18.921.833</b>	<b>20.617.205</b>	<b>18.445.558</b>	<b>9,0</b>	<b>-10,5</b>

Fuente: Elaboración propia, con base en información de tráfico portuario 2018-2020 DIMAR (2020e)

Sin embargo, en ambos casos se debe tener en cuenta la especialización de algunas zonas portuarias, especialmente en el tema de hidrocarburos y carbón (Gráfico 6). Primero, el 91.7% del material de carbón se moviliza a través de dos puertos, La Guajira y Ciénaga, que han venido presentando un descenso en el volumen de carga en los dos últimos años, con una caída en promedio del 17% aproximadamente. Segundo, desde estos dos puertos se transporta cerca del 60% de otra carga a granel no líquida, diferente al carbón, que sumada a la carga despachada desde los puertos de Santa Marta y Barranquilla representa más del 95% de este tipo de mercancía. Tercero, en cuanto al granel líquido, especialmente petróleo, el 80.5% se moviliza por los puertos de Cartagena y Golfo de Morrosquillo, llegando al 90.9% sumando la carga transportada por el puerto de Santa Marta. Cuarto, respecto a la carga en contenedores el 91.4% se mueve en los Puertos de Cartagena y Buenaventura. Finalmente, la carga general,

que representa el menor porcentaje de toda la carga movilizada, los principales puertos de embarque y despacho son San Andrés, Ciénaga y Buenaventura con el 85,6% del total (DIMAR, 2019).

Gráfico 6. Movimiento por tipo de carga y puerto de entrada y salida de mercancía 2019



Fuente: Elaboración propia, con base en información de tráfico portuario 2019, DIMAR (2020e)

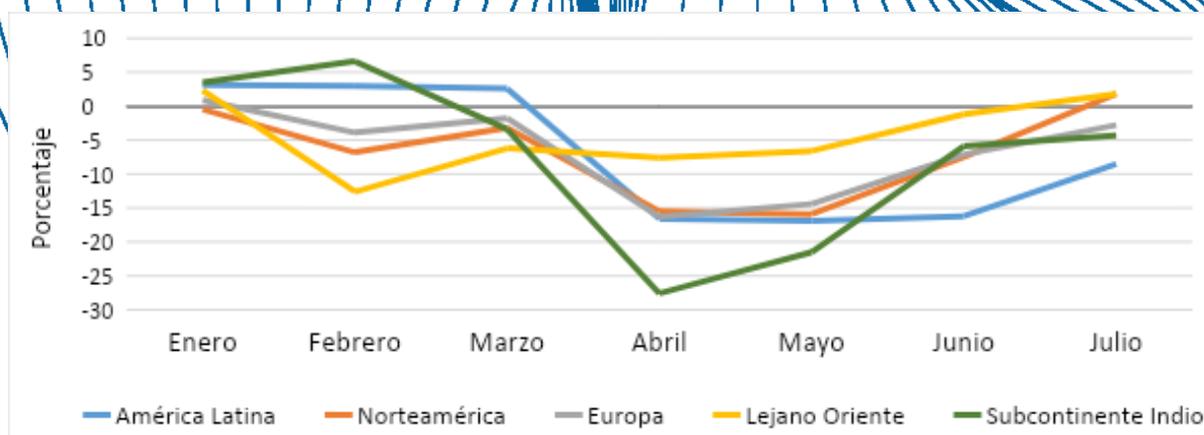
### 7.3.5 Afectación en la logística marítima a nivel mundial

Entre enero y julio de 2020, el transporte de carga por vía marítima, mediante contenedores, se redujo en 5,54% respecto al mismo periodo de 2019, en un volumen equivalente a 78 millones de toneladas. Por zonas geográficas, la mayor afectación se registró en el subcontinente indio, seguido de América Latina, Norteamérica y Europa. El menor impacto se presentó en el Lejano Oriente, debido al mayor control ante el avance de la pandemia, y la capacidad de reactivación de las actividades productivas, especialmente en China y otras naciones del sudeste asiático (CEPAL, 2020).

Las medidas adoptadas alrededor del mundo, han tenido una mayor incidencia en las operaciones de transporte por vía aérea, dadas las mayores restricciones a los movimientos de carga y pasajeros, especialmente de carácter transnacional.

A medida que la pandemia avanzaba desde el sudeste asiático y China hacia otras regiones en el mundo, el efecto fue progresando en diferentes tiempos y condiciones en cada caso, con una caída en la actividad logística y de transporte primero en el lejano oriente y posteriormente en Europa, Norteamérica, Latinoamérica, para finalmente impactar de manera más severa al Subcontinente Indio (Gráfico 7).

Gráfico 7. Evolución e impacto del Covid-19 en la actividad logística por vía marítima (enero-julio de 2020)



Fuente: Elaboración propia, con base en cálculos de la CEPAL (Sánchez y Weikert, 2020)

En el comienzo de la pandemia del Covid-19, las “cadenas de valor” a nivel global se convirtieron en los principales medios de propagación de la enfermedad, afectando principalmente el suministro de insumos para diversas industrias desde China que terminaron por afectar la producción en otras regiones del mundo, incluidas las principales economías mundiales. Esta situación tuvo un impacto directo en la oferta, que con el avance de la pandemia afectó igualmente a la demanda de bienes y servicios (CEPAL, 2020b).

Desde el punto de vista de las cadenas de valor, las restricciones impuestas tuvieron un efecto directo en el valor de los fletes, incrementando los costos de operación, con una reducción significativa de los ingresos y las utilidades en empresas vinculadas a diversos sectores y actividades productivas.



Debido a la integración de China con la economía mundial, las limitaciones impuestas en las primeras fases de la pandemia presentaron un gran impacto en las cadenas de suministros, especialmente en materia de insumos. Es importante tener en cuenta que China cuenta con siete de los diez puertos con mayor actividad globalmente (M&PC, 2020).

Algunos de los efectos resultantes incluyen:

- Acumulación de carga en puertos y bodegas.
- Demoras y retrasos por las restricciones y aplicación de medidas de bioseguridad, con costos financieros adicionales para todas las partes involucradas.
- Costos extra por otras demoras, incluida la devolución tardía de contenedores y otros elementos relacionados con las operaciones de carga.
- Desviaciones e interrupciones en el tránsito de naves, y modificación de rutas con llegada en puertos con presencia de coronavirus.
- Perturbaciones en las cadenas de valor con otros medios de transporte interconectados, afectando el suministro de bienes y servicios.
- Incremento de costos, y reducción de ingresos y utilidades.

## **7.4 Medidas para la reactivación de las actividad económica**

### **7.4.1 Medidas implementadas a nivel global**

Posteriormente a las medidas de cierre de fronteras y el confinamiento interno, aplicadas en la mayor parte de economías nacionales, especialmente en el primer semestre del año, el fuerte impacto en la tasa de crecimiento del producto interno bruto, con la caída en la actividad productiva, la pérdida de empleo e ingresos, y desfinanciar los presupuestos públicos, ha llevado a la apertura gradual para la reactivación económica. En los países en desarrollo, el efecto de la pandemia y las medidas adoptadas para contenerla, representa un mayor reto dados los altos niveles de informalidad, subempleo y desempleo, que hacen más complicado el cierre indefinido de la actividad productiva, y la financiación de programas sociales para la atención de las personas en situación de vulnerabilidad.



En consecuencia, se deben diferenciar dos tipos de medidas. En primer lugar, en el momento inicial de expansión de la pandemia, buscando reducir la incidencia en los sistemas de salud. Y segundo, a partir de la presión de los sectores económicos, y la financiación de los presupuestos públicos, con acciones para reactivar la actividad económica, bajo condiciones de bioseguridad.

#### **7.4.2 Medidas adoptadas por el gobierno nacional**

En el caso colombiano, el cierre tuvo en cuenta algunas excepciones para mantener el funcionamiento de actividades consideradas esenciales para la operación de los sectores de salud, administración del Estado, transporte de carga, provisión de material sanitario y de medicamentos, entre otras, que fue ampliado progresivamente a los demás sectores, en temas como la industria, el transporte de pasajeros y el comercio, y finalmente a prácticamente el resto de actividades productivas, con la limitación a los sectores que en general implican un mayor riesgo por aglomeraciones (Ministerio de Salud, 2020; Ministerio del Interior, 2020a; Ministerio del Interior, 2020b).

En cuanto la actividad portuaria, el Gobierno Nacional, a través de la Dirección General Marítima, tomó igualmente protocolos específicos en materia de bioseguridad (DIMAR, 2020a; DIMAR, 2020b; DIMAR, 2020c; DIMAR, 2020d). Esta actividad estuvo desde el comienzo en el grupo de operaciones excepcionales, que no fueron afectadas por el cierre inicial (Presidencia de la República, 2020a; Presidencia de la República, 2020b).

Algunas de las acciones para la movilización de carga por vía marítima incluían no solo las medidas de bioseguridad, sino también el cierre de algunos pasos fronterizos marítimos, aunque sin afectar las operaciones de transporte de carga para la importación y exportación de mercancías. No obstante, el comportamiento a nivel global, y la afectación en otros sectores económicos dentro del país, causaron una caída en el intercambio comercial, tanto en términos monetarios, como en el volumen de carga importada y exportada (DANE, 2020a; DIMAR, 2020e).

#### **7.4.3 Acciones y propuestas del sector productivo para la gestión de la crisis**



En la actualidad es difícil estimar el impacto final de la pandemia. En efecto, se pueden establecer tres momentos en la evolución de la situación. Primero, el cierre inicial en los en el primer semestre del año, empezando con la aparición del Covid-19 en China, y su posterior expansión, principalmente hacia Europa, Norte América y Latino América, y el efecto causado en la economía mundial. Segundo, la reactivación productiva, una vez pasada la primera ola en Asia y Europa, y en otras naciones por la presión de las empresas, trabajadores independientes y empleados, y la incapacidad de los gobiernos para sostener las ayudas económicas. Y tercero, un nuevo cierre, especialmente en Europa ante el incremento de casos por una segunda ola. En general, entre la segunda y tercera fase, la mayor parte de los países han decidido dejar la responsabilidad directa en las personas, con medidas básicas para las empresas. Sin embargo, la incertidumbre sobre una solución definitiva, la sostenibilidad de los sistemas de salud, y la imposibilidad de garantizar la disciplina social, hacen imposible realizar predicciones ciertas acerca de lo que puede ocurrir en los próximos meses y años.

A medida que se va conociendo el impacto del nuevo coronavirus en el mundo, las actividades productivas se han mantenido operando. Las estrategias que se adopten deberán tener como eje central la cooperación, coordinación y solidaridad, entre todos los países, pero también a nivel interno (Vásquez, 2020).

En el país, la necesidad de mantener la actividad de los distintos sectores productivos ha generado también una presión para reactivar el aparato productivo, que ha llevado a una “normalización” de la vida económica. Dentro de las medidas “concertadas” con los gremios económicos y empresarios (Cámara de Comercio de Bogotá, 2020), se incluyen:

- Preservación de la capacidad productiva
- Sostenibilidad del talento humano estratégico
- Operatividad y seguridad para el abastecimiento de las cadenas de alimentos, aseo, cuidado personal e insumos médicos
- Adecuación de la estructura productiva y la institucionalidad al nuevo contexto nacional
- Sustitución de importaciones de bienes que presenten escasez en los mercados internacionales
- Incremento en la productividad en las empresas



- Implementación de la innovación en los modelos de negocio
- Recuperación y generación de empleo

Respecto a las operaciones de movilización de carga por vía marítima, la reactivación se consideraba necesaria, teniendo en cuenta los efectos ocurridos al inicio de la pandemia sobre el transporte internacional de mercancías, y las cadenas de suministros (Cámara de Comercio de Cali, 2020).

Algunas de estas afectaciones ocurridas fueron la suspensión de algunas rutas marítimas por falta de demanda, debido a las cuarentenas aplicadas, lo que generó cierta congestión de contenedores en los puertos y terminales alrededor del mundo.

Lo anterior, sumado a la disminución del transporte de carga aérea y pasajeros, que condujo a una importante caída en la demanda, con planes estatales para el salvamento del sector (Cámara de Comercio de Cali, 2020). En ambos casos, la baja demanda causó una alta volatilidad de los costos de transporte, y la escasez relativa de ciertas mercancías.



## 8. CONCLUSIONES Y LOGROS

- i) Como sucede a nivel mundial, el transporte de mercancías por vía marítima constituye el medio fundamental para la movilización de carga. En el país más del 90% de las mercancías importadas y cerca del 99% de los productos exportados se movilizan a través de los puertos marítimos.
- ii) El resultado de la balanza comercial del país ha sido históricamente deficitario, con un mayor valor de las importaciones respecto a las exportaciones. En ambos casos, los principales socios comerciales son las dos mayores economías mundiales, con un avance significativo de China en los últimos años, especialmente en lo correspondiente a la importación de mercancías. En cuanto a los productos objeto del intercambio comercial, las exportaciones están representadas en mayor medida por materias primas, en su mayoría hidrocarburos y minerales, como el carbón, mientras las importaciones incluyen en un alto porcentaje bienes manufacturados.
- iii) El impacto de la pandemia se expresa en primer lugar respecto al crecimiento de la producción nacional, con una caída cercana al 15% en el primer semestre de 2020. Las previsiones de diferentes organismos nacionales e internacionales, estiman un crecimiento negativo para el país entre el 0% y - 3,5%, que puede ser superior en otras economías latinoamericanas, que pueden sufrir una contracción más severa al finalizar el año. Un segundo nivel de análisis se expresa en el valor y volumen del intercambio comercial. Tomando como base el periodo enero-junio, la movilización de carga por vía marítima, disminuyó alrededor del 10,5% entre 2019 y 2020. En general, el impacto en el sector transporte estuvo por encima de otras actividades económicas, -36%, aproximadamente, con un impacto más alto en el transporte aéreo -75%, frente al -24% para el transporte marítimo.
- iv) Desde el punto de vista de la actividad logística y el suministro de mercancías, durante las primeras fases de la pandemia se produjo una interrupción en el intercambio comercial a través de los puertos, con un efecto directo en la provisión de bienes y servicios, por la interrelación entre los diferentes medios de transporte, que impactó la oferta y demanda a



nivel global. En consecuencia, se presentó un incremento en los costos y la reducción en los ingresos de las empresas vinculadas a las distintas cadenas de valor.

- v) Las medidas adoptadas por el gobierno nacional hasta la fecha se pueden diferenciar, según el momento de aplicación. Primero se incluyeron acciones para controlar los efectos de la pandemia en materia de salud pública. A lo cual, una vez valorados los efectos económicos de las primeras medidas, se inició una fase de reactivación productiva, considerando los efectos en la producción total, el aumento en los niveles de desempleo, la financiación de los presupuestos públicos, y la incapacidad del Estado para sostener las ayudas al sector productivo y a la población vulnerable.
- vi) Aunque el efecto final en la economía mundial es aún incierto, se han presentado distintas proyecciones, basadas en diversos escenarios, que incluyen variables propias de la gestión de los gobiernos, así como aspectos exógenos, incluida la posibilidad de dar una solución definitiva a la crisis.



## 9. BIBLIOGRAFÍA CITADA

- Arellana, J., Márquez, L. y Cantillo, V. (2020). COVID-19 Outbreak in Colombia: An Analysis of Its Impacts on Transport Systems. *Journal of Advance Transportation*, (2020), 1-16.
- Banco de la República (2020a). Impacto económico regional del Covid-19 en Colombia: un análisis insumo-producto. Recuperado de [https://investiga.banrep.gov.co/es/dtser\\_288#:~:text=Los%20principales%20resultados%20se%20se%C3%B1alan%20unas,%2C1%25%20del%20PIB%20nacional](https://investiga.banrep.gov.co/es/dtser_288#:~:text=Los%20principales%20resultados%20se%20se%C3%B1alan%20unas,%2C1%25%20del%20PIB%20nacional).
- Banco Mundial (2020b). La COVID-19 (coronavirus) hunde a la economía mundial en la peor recesión desde la Segunda Guerra Mundial. Recuperado de: <https://www.bancomundial.org/es/news/press-release/2020/06/08/covid-19-to-plunge-global-economy-into-worst-recession-since-world-war-ii>
- Cámara de Comercio de Bogotá (2020). Impacto del contagio de COVID-19 en el mundo. Recuperado de <https://www.ccb.org.co/observatorio/Economia/Economia-dinamica-incluyente-e-innovadora/Impacto-del-COVID-19>
- Cámara de Comercio de Cali (2020). Perspectivas del comercio internacional y desafíos 2020. Recuperado de <https://www.ccc.org.co/wp-content/uploads/2020/06/Informe-Especial-N16.pdf>
- Castell, M. (2000). Globalización, sociedad y política en la era de la información. *Bitácora*, 4(1), 1-12. Recuperado de <http://bdigital.unal.edu.co/22233/1/18812-61226-1-PB.pdf>
- CEPAL (2020a). Conectividad, transporte y comercio en la era de la pandemia. Recuperado de <https://www.cepal.org/es/proyectos/conectividad-transporte-comercio-la-era-la-pandemia>
- CEPAL (2020b). Los efectos del covid 19 en el comercio internacional y la logística. Recuperado de [https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/45877/1/S2000497\\_es.pdf](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/45877/1/S2000497_es.pdf)
- Chang, Y., Huang, R., Ge, X., Huang, X., Hu, J., Duan, Y., Zou, Z., Liu, X. y Lehmann, M. (2020). Puzzling haze events in China during the Coronavirus (COVID-19) Shutdown. *Geophysical Research Letters*, 12(47), 1-4. Recuperado de <http://sese.nuist.edu.cn/TeacherFiles/file/20200630/6372913027861391389312920.pdf>
- DANE (2020a). Estadísticas de comercio internacional. Recuperado de <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/comercio-internacional>
- DANE (2020b). Producto interno bruto (PIB) base 2015. Recuperado de <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/cuentas-nacionales/cuentas-nacionales-trimestrales>



DIMAR (2020a). Resolución (0156-2020) MD-DIMAR-GLEMAR. Recuperado de <https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/informes/4.%20Resoluci%C3%B3n%20156%20de%202020.pdf>

DIMAR (2020b). Resolución (0140-2020) MD-DIMAR-GLEMAR. Recuperado de <https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/informes/3.%20Resoluci%C3%B3n%20140%20de%202020.pdf>

DIMAR (2020c). Circular CR-20200059. Recuperado de <https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/informes/CIRCULAR%20DIMAR%20-%20Recomendaciones%20COVID19%20operaciones%20mar%CC%81timas.pdf>

DIMAR (2020d). Circular CR-20200059. Recuperado de [https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/informes/CIRCULAR\\_FACILITACION\\_%20PILREP\\_%20COVID19.pdf](https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/informes/CIRCULAR_FACILITACION_%20PILREP_%20COVID19.pdf)

DIMAR (2020e). Boletines de tráfico portuario 2015-2020. Recuperado de <https://www.dimar.mil.co/estadisticas>

Dinero (2020). Por qué no crecen las exportaciones de Colombia. Recuperado de <https://www.dinero.com/economia/articulo/cuanto-exporta-colombia/281485>

Fedesarrollo (2020). COVID-19: impactos económicos y respuestas de política. Contribuyendo al debate desde Fedesarrollo. Recuperado de <https://www.fedesarrollo.org.co/es/content/covid-19-impactos-economicos-y-respuestas-de-politica-contribuyendo-al-debate-desde>

Fernandes, E., Da Silva, J. y Keiko, H. (2020). Outbreak investigation in cargo ship in times of COVID-19 crisis, Port of Santos, Brazil. *Revista Saude Publica*, 54(34), 1-1-4. Recuperado de <https://www.scielo.org/pdf/rsp/2020.v54/34/en>

Foro Económico Mundial (2020). ¿Qué impacto económico tendrá el coronavirus en América Latina? Recuperado de <https://es.weforum.org/agenda/2020/03/que-impacto-economico-tendra-el-coronavirus-en-america-latina/>

International Maritime Organization. (2020). Circular Letter No.4204/Add.14/Rev.1. Recuperado de [https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/MediaCentre/HofTopics/Documents/COVID%20CL%204204%20adds/Circular%20Letter%20No.4204-Add.14%20-%20Coronavirus%20\(Covid-19\)%20-%20Recommended%20Framework%20Of%20Protocols.pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/MediaCentre/HofTopics/Documents/COVID%20CL%204204%20adds/Circular%20Letter%20No.4204-Add.14%20-%20Coronavirus%20(Covid-19)%20-%20Recommended%20Framework%20Of%20Protocols.pdf)

Ministerio de Salud. (2020). Ministerio de Salud. Recuperado de [https://coronaviruscolombia.gov.co/Covid19/docs/protocolos/circular\\_0003\\_08\\_abril\\_2020\\_minsalud\\_transporte\\_proteccionsocial.pdf](https://coronaviruscolombia.gov.co/Covid19/docs/protocolos/circular_0003_08_abril_2020_minsalud_transporte_proteccionsocial.pdf)

Ministerio del Interior (2020a). Decreto 457 de 202. Recuperado de <https://dapre.presidencia.gov.co/normativa/normativa/DECRETO%20457%20DEL%2022%20DE%20MARZO%20DE%202020.pdf>



- Ministerio del Interior (2020b). Decreto 636 de 2020. Recuperado de <https://dapre.presidencia.gov.co/normativa/normativa/DECRETO%20457%20DEL%2022%20DE%20MARZO%20DE%202020.pdf>
- Ministerio del Interior (2020c). Decreto 531 de 2020. [https://coronaviruscolombia.gov.co/Covid19/docs/decretos/mininterior/198\\_DECRET\\_O\\_531\\_2020.pdf](https://coronaviruscolombia.gov.co/Covid19/docs/decretos/mininterior/198_DECRET_O_531_2020.pdf)
- Mckibbin, W. y Fernando, R. (2020). The Global Macroeconomic Impacts of COVID-19: Seven Scenarios. Centre for Applied Macroeconomic Analysis, 19, 1-45. Recuperado de [https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract\\_id=3547729](https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=3547729)
- M&CP. (2020). Cómo el Covid-19 afecta el sector marítimo y portuario. Recuperado de <https://storymaps.arcgis.com/stories/8850989dd8974938b06c68b2728298d2>
- Notteboom, T. y Haralambides, H. (2020). Port management and governance in a post- COVID- 19 era: quo vadis? *Maritime Economics & Logistics*, 2, 329-352. Recuperado de <https://link.springer.com/article/10.1057/s41278-020-00162-7>
- Pereira y Villadiego. (2003). Comunicación, cultura y globalización. Bogotá: Centro Editorial Javeriano.
- Portafolio. (2020). Colombia, el mejor conectado de Suramérica en comercio marítimo. Recuperado de <https://www.portafolio.co/economia/colombia-el-mejor-conectado-de-suramerica-en-comercio-maritimo-522653>
- Presidencia de la República (2020a). Decreto 417 de 2020. Recuperado de [https://coronaviruscolombia.gov.co/Covid19/docs/decretos/presidencia/51\\_Presidencia\\_Decreto\\_417.pdf](https://coronaviruscolombia.gov.co/Covid19/docs/decretos/presidencia/51_Presidencia_Decreto_417.pdf)
- Presidencia de la República (2020b). Decreto 637 de 2020. Recuperado de [https://coronaviruscolombia.gov.co/Covid19/docs/decretos/presidencia/286\\_DECRET\\_O\\_637\\_2020.pdf](https://coronaviruscolombia.gov.co/Covid19/docs/decretos/presidencia/286_DECRET_O_637_2020.pdf)
- ProColombia (2020). Coronavirus y su impacto en la economía mundial. Recuperado de <https://procolombia.co/noticias/covid-19/coronavirus-y-su-impacto-en-la-economia-mundial>
- Rincón, N. (2020). *Asociación Nacional de Comercio Exterior*. Recuperado de <https://www.analdex.org/2020/07/02/informe-de-importaciones-colombianas-enero-abril-de-2020/>
- Sánchez, R. J. y Weikert, F. (2020). Logística internacional pos pandemia: análisis de la industria aérea y la de transporte marítimo de contenedores. *Boletín Marítimo y Logístico*. CEPAL. Recuperado de [https://www.cepal.org/sites/default/files/news/files/boletinmaritimo72\\_esp.pdf](https://www.cepal.org/sites/default/files/news/files/boletinmaritimo72_esp.pdf)
- Vargas, D. (2020). Importaciones nacionales cerraron 2019 al alza: crecieron 2.9%. Recuperado de <https://www.elcolombiano.com/negocios/economia/importaciones-de-colombia-crecieron-29-en-2019-HA12476890>

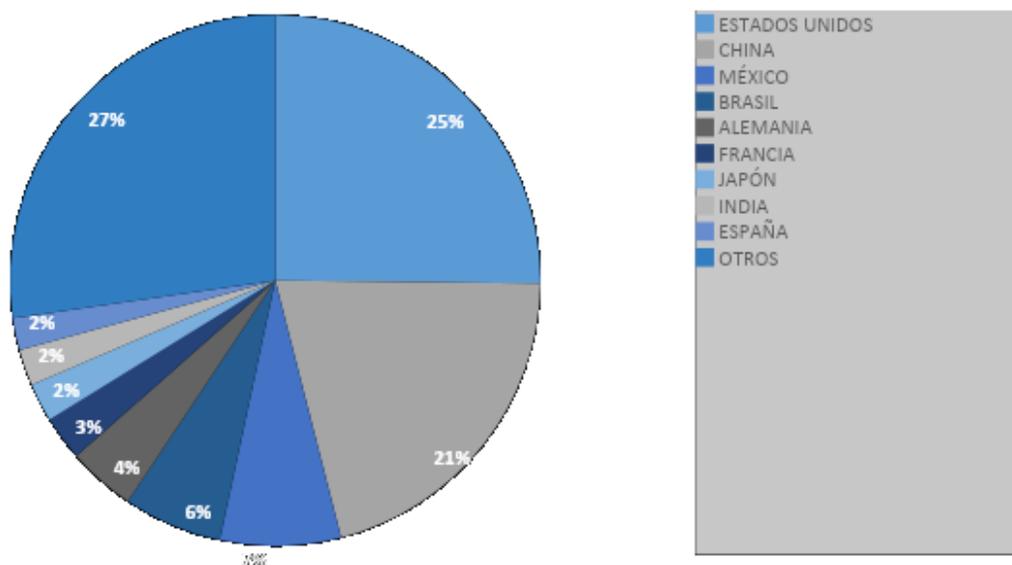


Vasquez, M. (2020). Narrativa Covid-19 mayo 2020. *Cámara de comercio de Cali*. Recuperado de file:///C:/Users/USUARIO/Downloads/Narrativa-COVID-19-MAYO-2020-V3.pdf

Zamora, D. (2020). ¿Qué exportar desde Colombia en 2020? Retos y oportunidades *Grupo Bancolombia*. Recuperado de <https://www.grupobancolombia.com/wps/portal/empresas/capital-inteligente/actualidad-economica-sectorial/que-exportar-desde-colombia-2020>

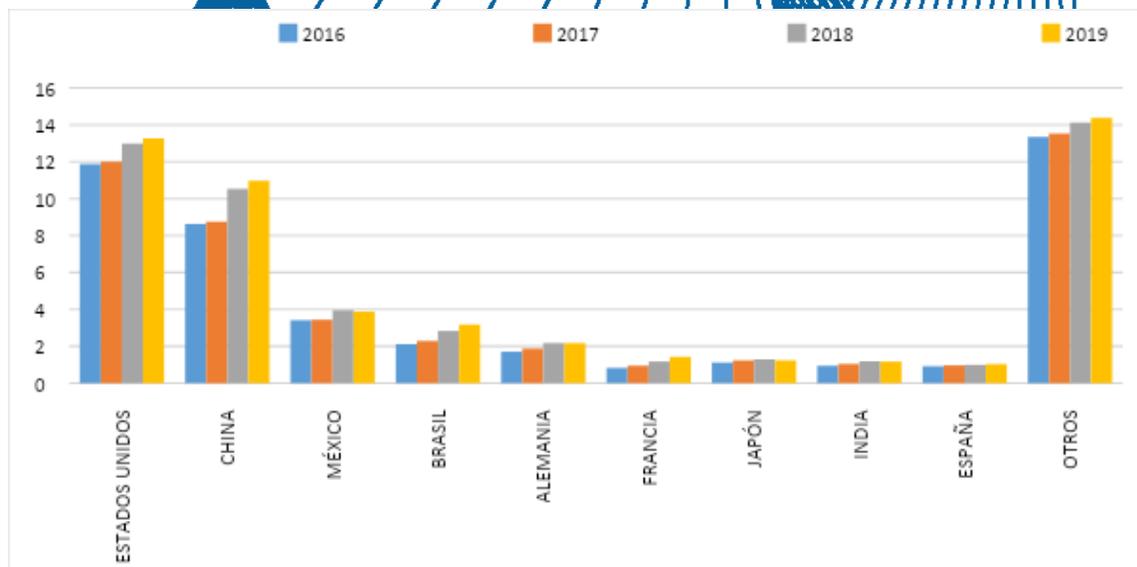
## 10. ANEXOS

Anexo 1. Participación importaciones según país de origen 2019 (En toneladas)



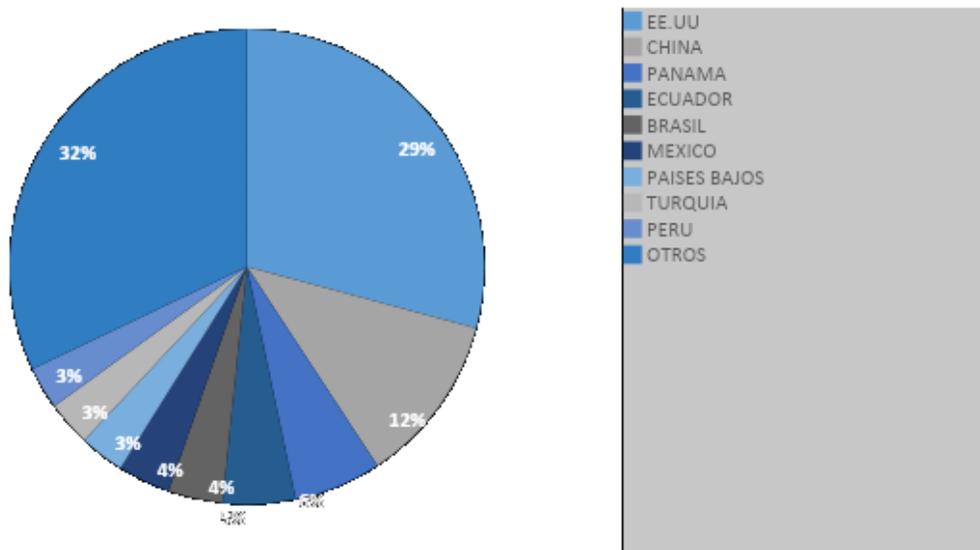
Fuente: Elaboración propia, con base en información de tráfico portuario 2015-2020 DIMAR (2020e)

Anexo 2. Importaciones según país de origen 2016-2019 (En toneladas)



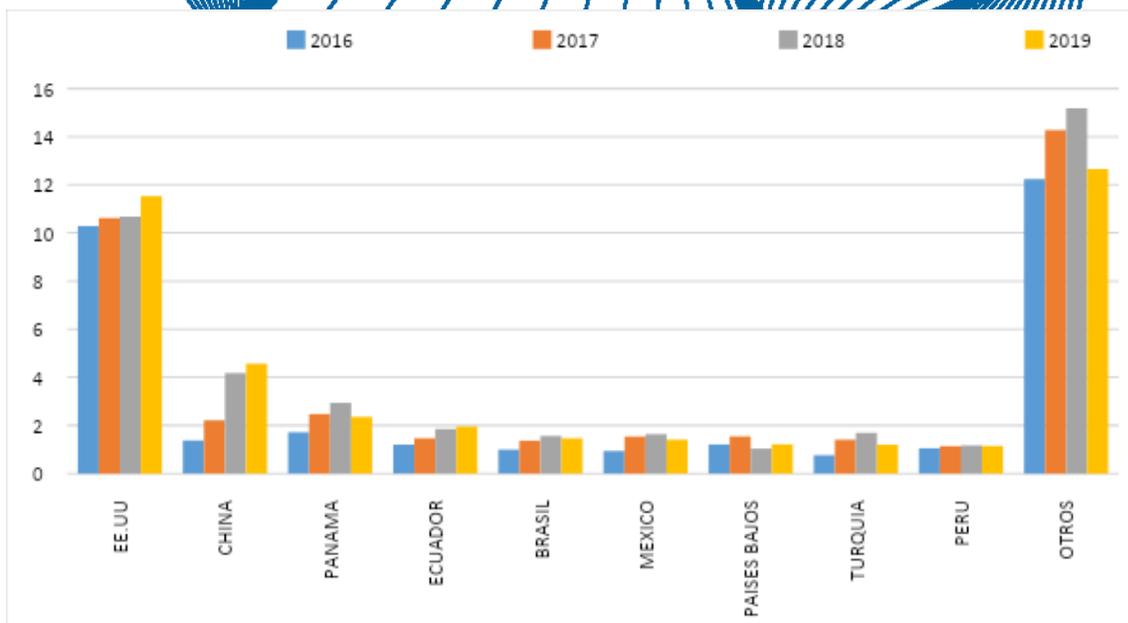
Fuente: Elaboración propia, con base en información de tráfico portuario 2015-2020 DIMAR (2020e)

Anexo 3. Participación exportaciones por país de destino 2019 (En toneladas)



Fuente: Elaboración propia, con base en información de tráfico portuario 2015-2020 DIMAR (2020e)

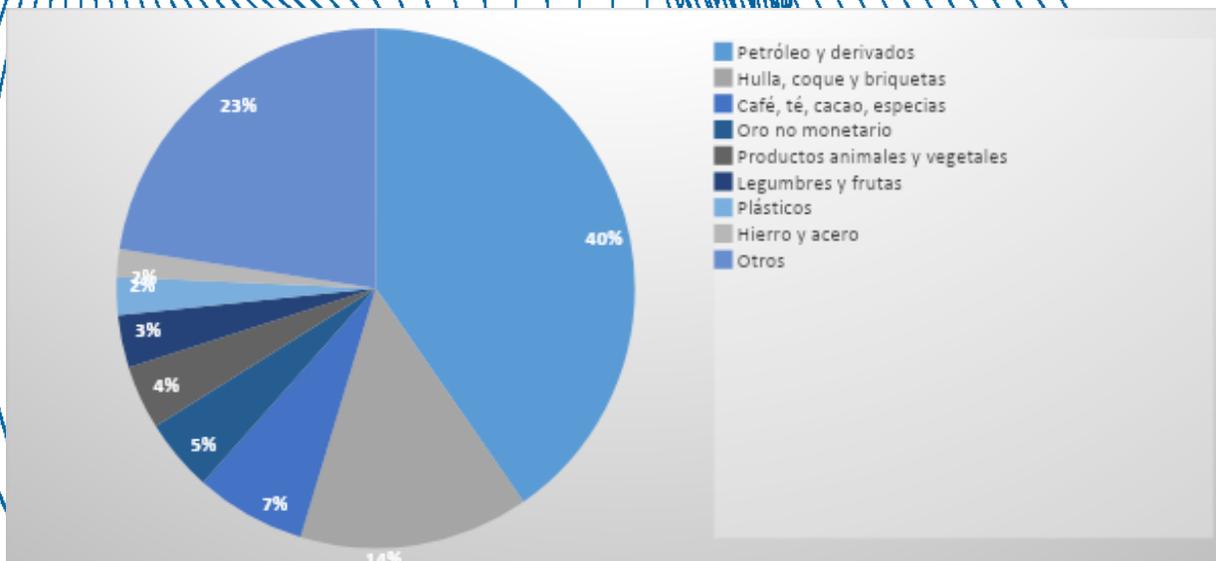
Anexo 4. Exportaciones según país de destino 2016-2019 (En toneladas)



Fuente: Elaboración propia, con base en información de tráfico portuario 2015-2020 DIMAR (2020e)



### Anexo 5. Participación principales productos de exportación 2019



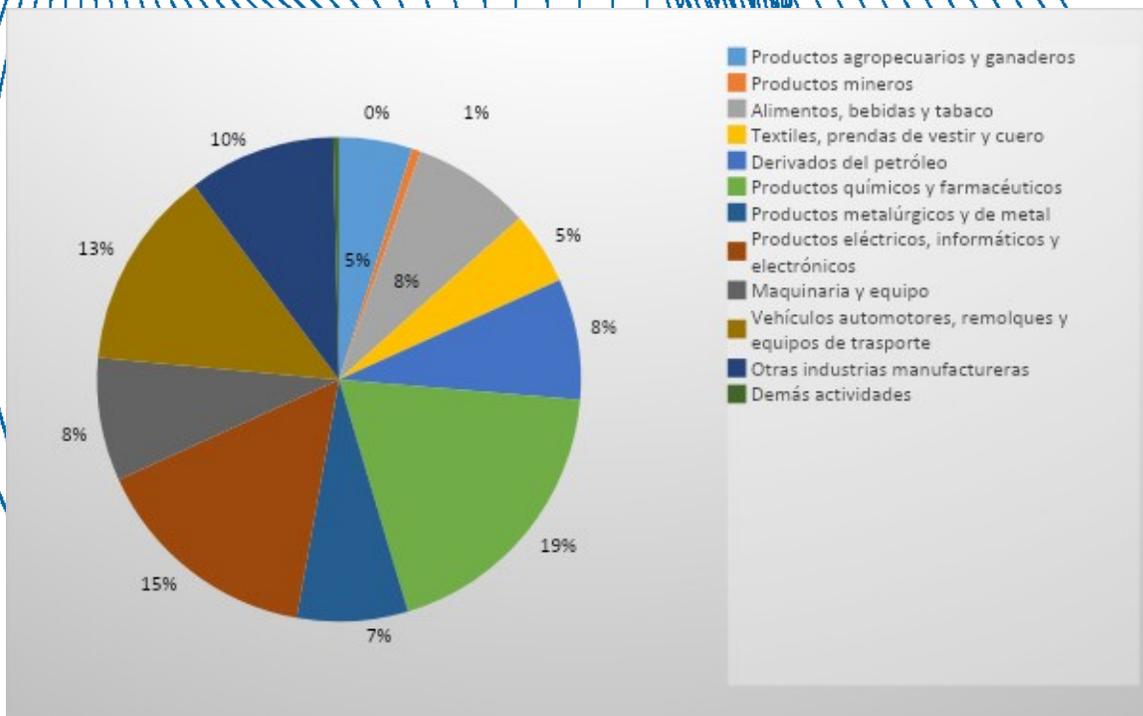
Fuente: Elaboración propia, con base en información de tráfico portuario 2015-2020 DIMAR (2020e)

### Anexo 6. Principales productos exportados Colombia 2015-2019 (Millones de dólares)

Producto	2015	2016	2017	2018	2019
Petróleo y derivados	14.447,2	10.787,7	13.302,9	16.831,6	15.928,7
Hulla, coque y briquetas	4.560,0	4.638,9	7.390,0	7.447,9	5.668,3
Café, té, cacao, especias	2.949,1	2.830,3	2.932,4	2.690,6	2.728,6
Oro no monetario	1.090,9	1.561,1	1.767,5	1.454,0	1.781,5
Productos animales y vegetales	1.350,1	1.376,0	1.474,5	1.548,9	1.572,6
Legumbres y frutas	960,0	1.116,7	1.174,3	1.169,3	1.281,1
Plásticos	881,6	787,7	876,1	974,5	929,7
Hierro y acero	521,6	409,3	491,7	735,2	689,0
Otros	9.257,0	8.260,7	8.612,5	9.052,7	8.909,7
<b>Total Exportaciones</b>	<b>36.017,5</b>	<b>31.768,3</b>	<b>38.021,9</b>	<b>41.904,8</b>	<b>39.489,2</b>

Fuente: Elaboración propia, con base en información de tráfico portuario 2015-2020 DIMAR (2020e)

### Anexo 7. Participación principales productos importados 2019



Fuente: Elaboración propia, con base en información de tráfico portuario 2015-2020 DIMAR (2020e)

### Anexo 8. Principales productos de importación Colombia 2015-2019 (Millones dólares)

Sector	2015	2016	2017	2018	2019
Sector agropecuario , ganadería, caza y silvicultura	2.293,9	2.225,2	2.231,7	2.431,7	2.578,3
Sector minero	106,4	108,4	113,7	308,6	312,3
Sector Industrial	51.474,8	42.377,3	43.587,1	48.328,1	49.614,9
Alimentos, bebidas y tabaco	3.472,7	3.834,9	3.779,8	4.203,1	4.176,2
Textiles, prendas de vestir y cuero	2.452,0	2.145,4	2.192,8	2.612,7	2.559,0
Derivados del petróleo	5.110,3	3.755,8	3.684,6	3.313,1	4.248,3
Productos químicos y farmacéuticos	9.805,5	8.728,5	9.085,7	10.133,4	10.052,6
Productos metalúrgicos y de metal	3.775,7	3.018,6	3.401,9	4.112,2	3.902,4
Productos eléctricos, informáticos, electrónicos y ópticos	8.244,2	6.684,9	7.002,0	8.031,1	8.116,0
Maquinaria y equipo	4.938,0	3.783,7	4.081,8	4.287,6	4.335,2
Vehículos automotores, remolques y equipos de transporte	8.328,8	5.620,8	5.494,5	6.414,0	7.047,3
Otras industrias manufactureras	5.347,5	4.804,8	4.864,2	5.220,9	5.178,0
Demás Sectores	182,6	178,4	142,6	162,2	197,1
<b>Total Importaciones</b>	<b>54.057,6</b>	<b>44.889,4</b>	<b>46.075,1</b>	<b>51.230,6</b>	<b>52.702,6</b>

Fuente: Elaboración propia, con base en información de tráfico portuario 2015-2020 DIMAR (2020e)

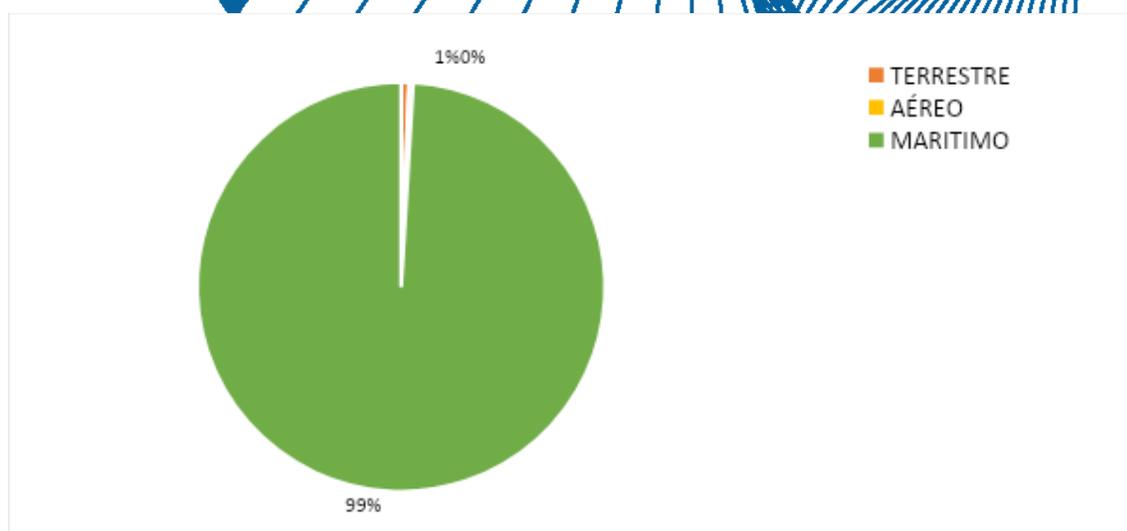
### Anexo 9. Participación principales actividades económicas en el PIB total 2019



Fuente: Elaboración propia, con base en Producto Interno Bruto (PIB) Base 2015, DANE (2020b)

VIGILADA MINEDUCACIÓN

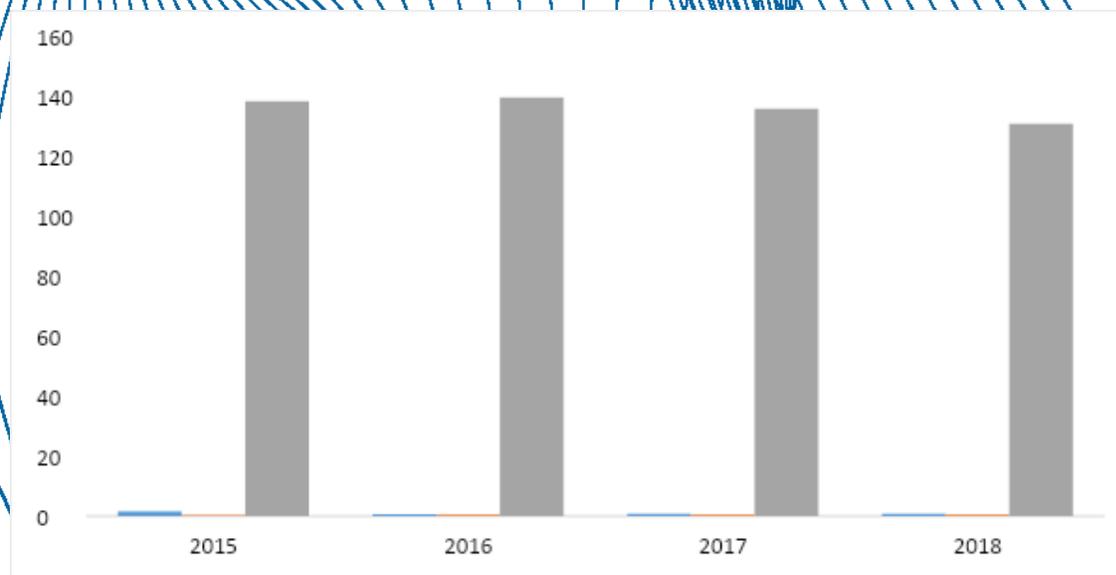
### Anexo 10. Participación exportaciones 2018 según modo de transporte (En toneladas)



Fuente: Elaboración propia, con base en información de tráfico portuario 2015-2020 DIMAR (2020e)

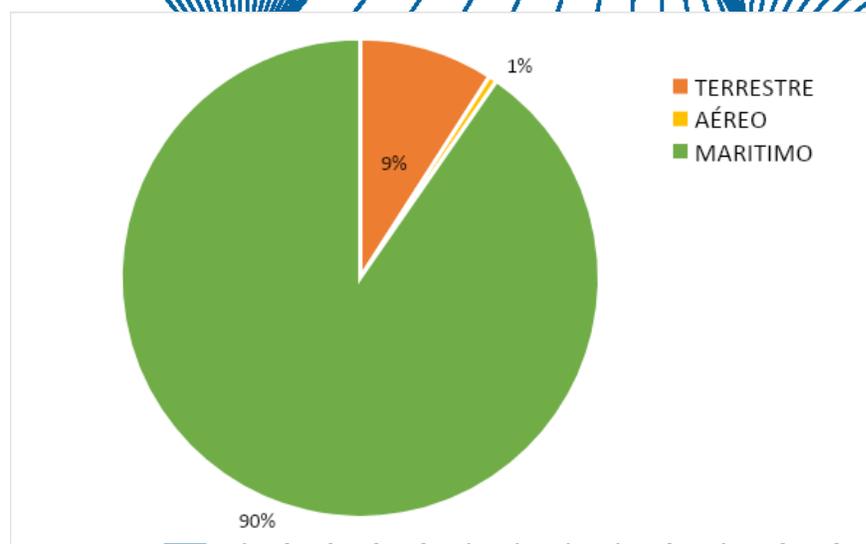


### Anexo 11. Exportaciones según modalidad de transporte 2015-2018 (En toneladas)



Fuente: Elaboración propia, con base en información de tráfico portuario 2015-2020 DIMAR (2020e)

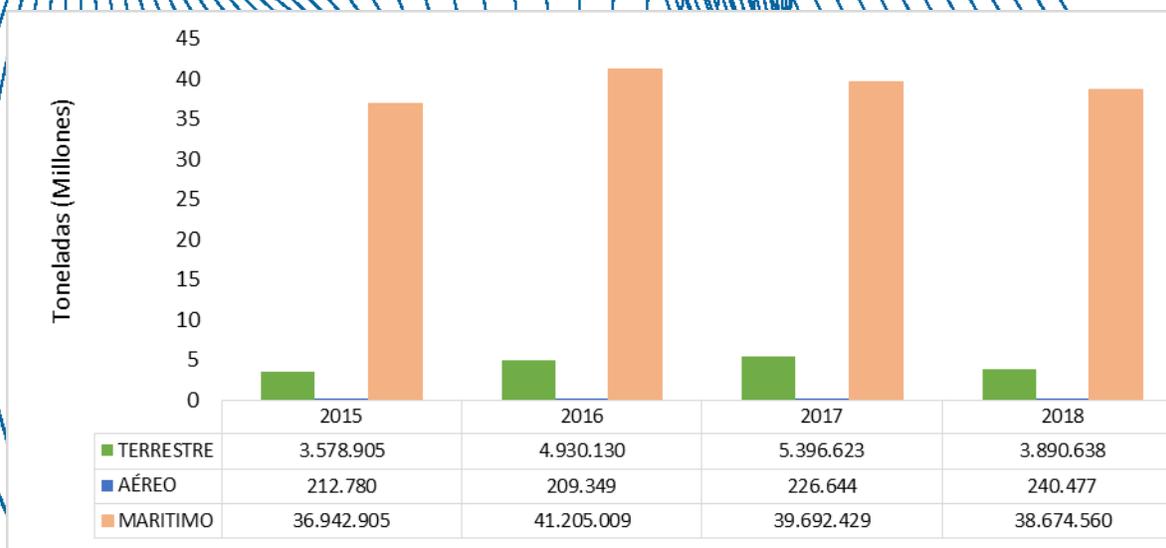
### Anexo 12. Participación importaciones 2018 según modo de transporte (En toneladas)



Fuente: Elaboración propia, con base en información de tráfico portuario 2015-2020 DIMAR (2020e)



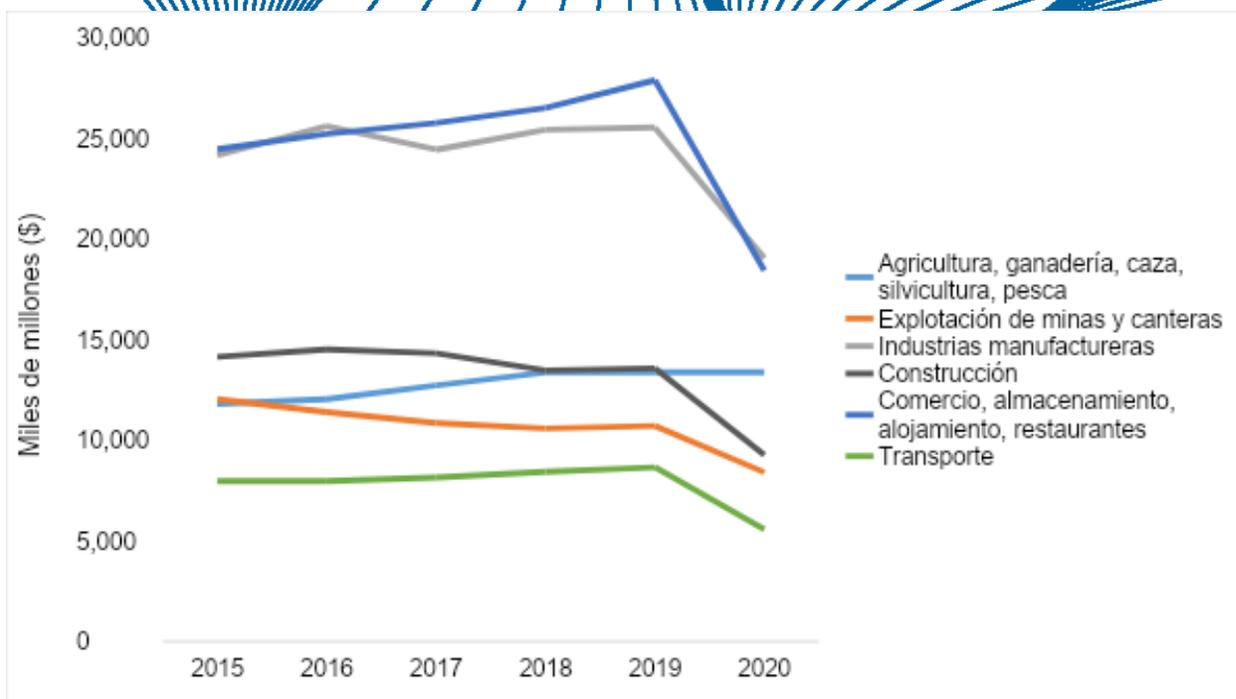
Anexo 13. Importaciones según modalidad de transporte 2015-2018 (En toneladas)



Fuente: Elaboración propia, con base en información de tráfico portuario 2015-2020 DIMAR (2020e)

VIGILADA MINEDUCACIÓN

Gráfico 14. Comportamiento PIB por actividades económicas 2015-2020 (Enero-Junio)



Fuente: Elaboración propia, con base en información del DANE (2020b)