



**RETOS LOGISTICOS QUE ASUMEN LOS MICROEMPRESARIOS
IMPORTADORES DE PALMIRA, ANTE EL COMPORTAMIENTO DE LOS FLETES
INTERNACIONALES MARÍTIMOS, DURANTE LA PANDEMIA**

ALISON NAHIR MOSQUERA CANDELO

Código: 20701529224

SEBASTIAN LOPEZ MUÑOZ

Código: 20701322409

UNIVERSIDAD ANTONIO NARIÑO

Programa Comercio Internacional

Facultad Ciencias Económicas y Administrativas

Palmira, Valle del Cauca - Colombia

2022

**RETOS LOGISTICOS QUE ASUMEN LOS MICROEMPRESARIOS
IMPORTADORES DE PALMIRA, ANTE EL COMPORTAMIENTO DE LOS FLETES
INTERNACIONALES MARÍTIMOS, DURANTE LA PANDEMIA**

ALISON NAHIR MOSQUERA CANDELO

Código: 20701529224

SEBASTIAN LOPEZ MUÑOZ

Código: 20701322409

Proyecto de grado presentado como requisito para optar al título de:

PROFESIONAL EN COMERCIO INTERNACIONAL

Director (a):

Paola Andrea Bobadilla Ortiz, Economista – MBA

Línea de Investigación:

CRECIMIENTO Y DESARROLLO

UNIVERSIDAD ANTONIO NARIÑO

Programa Comercio Internacional

Facultad Ciencias Económicas y Administrativas

Palmira, Valle del Cauca - Colombia

2022

NOTA DE ACEPTACIÓN

El trabajo de grado titulado

Retos logísticos que asumen los microempresarios importadores de Palmira, ante el comportamiento de los fletes internacionales marítimos, durante la Pandemia.

Cumple con los requisitos para optar Al título de:

Profesional en Comercio Internacional

Firma del Tutor

Firma Jurado

Firma Jurado

Palmira, 02, Mayo de 2022.

Dedicatoria

Este trabajo va dedicado a las personas más importantes en mi vida, primero a Dios por haberme permitido llegar hasta este punto y haberme dado salud para lograr mis objetivos, A mis padres por darme su apoyo en todo momento, A mis maestros por su gran motivación y compromiso para ayudar a culminar mi carrera profesional.

Sebastián López Muñoz

A Dios, quien con su infinito amor y misericordia guía cada paso de mi vida, haciendo realidad los sueños y anhelos que tengo desde la infancia. A mi familia en especial mis padres por su apoyo y amor incondicional, y a Mi Alison, por perseverar a pesar de las dificultades.

Alison Nahir Mosquera Cándelo

Agradecimientos

A Dios por ser el ser supremo que todo lo hace posible, pues sin El nada podría ser y esta etapa de mi vida, infinitos agradecimientos por todo lo que nos brinda en cada situación de vida.

A mi familia, por ser mi motor y aliento para seguir luchando y superar todos los desafíos y sacrificios de vida.

A la Universidad Antonio Nariño por ser el puente de lograr esta etapa de mi vida, la de ser profesional en el campo del comercio internacional y aportar todo mi conocimiento y experiencia al mercado nacional e internacional.

Sebastián López Muñoz

Alison Nahir Mosquera Cándelo

TABLA DE CONTENIDO

Pág.

RESUMEN	1
ABSTRAC	1
INTRODUCCIÓN	2
1. ESTUDIO PRELIMINAR	3
1.1 Planteamiento del Problema de Investigación.....	3
1.1.1 Formulación del Problema.....	6
2. ANTECEDENTES	6
2.1 Ámbito Internacional.....	6
2.2 Ámbito Nacional.....	8
3. OBJETIVOS DEL PROYECTO	10
3.1 Objetivo General.....	10
3.2 Objetivos Específicos.....	11
4. JUSTIFICACIÓN	11
4.1 Hipótesis de la investigación.....	12
5. MARCO TEÓRICO	12
5.1 Transporte marítimo.....	12
5.1.1 Tipos de transporte marítimo.....	13
5.1.2 Características del transporte marítimo.....	13
5.2 logística internacional pos pandemia.....	15
5.3 Fletes internacionales marítimas.....	19
5.2 Teoría de la ventaja comparativa	21
6. MARCO LEGAL	22
7. ALCANCE	24
8. METODOLOGÍA	25
8.1 Definición y justificación del tipo de estudio.....	25
8.2 Fuentes de información Primarias.....	25
8.2.1 Población Objeto de Estudio.....	25
8.3 Fuentes de información secundarias.....	28

8.4 Técnicas e instrumentos para recolectar y analizar la información	28
9. RESULTADOS Y ANALISIS.....	29
9.1 Proceso importador que vienen asumiendo los microempresarios de la ciudad de Palmira, teniendo en cuenta el contexto logístico durante la pandemia.	29
9.2 Sectores económicos identificados con mayores dificultades de tipo logísticas durante la pandemia, por la variación de fletes en las operaciones de tipo marítima internacional.	33
9.3 Retos logísticos que asumen los microempresarios importadores de Palmira, ante el comportamiento de los fletes internacionales marítimos, durante la pandemia.	36
10. CONCLUSIONES	49
11. RECOMENDACIONES	52
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	53

LISTA DE TABLAS

	Pág.
Tabla 1. Comportamiento histórico en toneladas 2019-2020, del comercio internacional, vía contenedores.....	4
Tabla 2. Ventajas y desventajas del transporte marítimo.....	14
Tabla 3. Retos logísticos Internacional.....	17
Tabla 4. Normatividad relacionada con los fletes marítimos durante la Pandemia	22
Tabla 5. Empresas totales inscritas en el Municipio de Palmira - Valle del Cauca 202226	
Tabla 6. Parámetros estadísticos en el cálculo de la muestra representativa.....	27

LISTA DE FIGURAS

	Pág.
Figura 1. Tipo de empresa	37
Figura 2. ¿Cuál es la principal razón por la cual importa materia prima?	37
Figura 3. ¿Las materias primas que importa son mejores que las nacionales?.....	40
Figura 4. Actividad específica del subsector manufacturero de la empresa	40
Figura 5. ¿Qué factor considera como principal barrera para realizar importaciones en Colombia?	41
Figura 6. ¿Considera que el precio elevado del dólar es un reto para realizar las importaciones?43	43
Figura 7. ¿Cuáles son los factores que más les han retrasado los procesos de importación?	44
Figura 8. ¿Cómo afronta generalmente la empresa una problemática de tipo logístico con una empresa internacional?.....	46
Figura 9. ¿Cuáles son las principales problemáticas al momento de realizar una importación en Colombia con una empresa internacional?	49

LISTA DE ANEXOS

	<u>Pág.</u>
Anexos 1. Comparación de la actividad portuaria de contenedores en América, periodo enero mayo 2019/2020.....	63
Anexos 2. Exportaciones por grupo de producto en el Departamento del Valle del Cauca	64
Anexos 3. Entrevista a la Gerente de Intercomex: visualización de problemáticas de microempresarios de la ciudad de Palmira	65
Anexos 4. Listado de empresas Importadoras de Palmira	66
Anexos 5. Diseño de encuesta por variables claves a Microempresarios Importadores de Palmira	67
Anexos 6. Proceso importador que normalmente hace para traer al mercado local productos o mercancías.....	69

RESUMEN

La emergencia sanitaria por la pandemia Covid 19, repercutió en la economía mundial, debido a las restricciones para movilizar cualquier tipo de carga. En ese sentido, el presente trabajo planteo como **objetivo** la caracterización de los principales retos logísticos que vienen asumiendo los microempresarios importadores de la ciudad de Palmira, conforme al contexto del comportamiento de los fletes internacionales marítimos durante la Pandemia. **Método:** para tal fin se llevó a cabo un estudio descriptivo con 20 empresas importadoras de Palmira. **Resultados:** se encontró que los principales retos logísticos que vienen asumiendo los Microempresarios de Palmira, conforme al contexto del comportamiento de los fletes internacionales marítimos durante la Pandemia, se relacionan con el alza en el precio final del producto, no disponibilidad de materia prima, la calidad de los mercados sustitutos nacionales frente a la materia prima importada, el alto costo de los aranceles y la volatilidad en el precio del dólar.

Palabras Clave: Retos Logísticos, Microempresarios, Importadores, Fletes Internacionales Marítimos, Pandemia.

ABSTRAC

The health emergency due to the Covid 19 pandemic, had an impact on the world economy, due to the restrictions to move any type of cargo. In this sense, the **objective** of this work is to characterize the main logistical challenges that the importing Microentrepreneurs of the city of Palmira have been assuming, according to the context of the behavior of international maritime freight during the Pandemic. **Method:** for this purpose, a descriptive study was carried out with 20 importing companies from Palmira. **Results:** it was found that the main logistical challenges that the Microentrepreneurs of Palmira have been assuming, according to the context

of the behavior of international maritime freight during the Pandemic, are related to the rise in the final price of the product, the non-availability of raw material, the quality of national substitute markets compared to imported raw materials, the high cost of tariffs and the volatility in the price of the dollar.

Key Words: Logistics Challenges, Microentrepreneurs, Importers, International Maritime Freight, Pandemic.

INTRODUCCIÓN

La difícil situación que se vivió por las medidas adoptadas por los diferentes gobiernos para frenar el contagio covid 19, afecto significativamente la economía a nivel mundial, incluyendo el comercio exterior, debido a las restricciones impuestas para la exportación e importación de productos. Situación que genero un colapso en la logística marítima, generándose retos y dificultades en la importación de materia prima, situación a la que no fueron ajenos los microempresarios importadores de la ciudad de Palmira Valle del Cauca, viéndose obligados a afrontar la situación en medio de la incertidumbre.

Metodológicamente la presente investigación se articula con los objetivos planteados, con el fin de Caracterizar los principales retos logísticos que vienen asumiendo los Microempresarios importadores de la ciudad de Palmira, conforme al contexto del comportamiento de los fletes internacionales marítimos durante la Pandemia; conllevando a recomendaciones finales a favor de la dinámica internacional, además de describir el proceso importador que vienen asumiendo los microempresarios de la ciudad de Palmira, e Identificar los sectores económicos que más hayan tenido dificultades logísticas durante la pandemia, por la variación de fletes en las operaciones de tipo marítima internacional.

Esto como punto de partida para generar estrategias y medidas que sirvan de base a los microempresarios de la ciudad de Palmira para afrontar los retos que puedan presentarse de manera inesperada, y que amenazan fuertemente la estabilidad económica no solo de la empresa, sino también social de la ciudad.

1. ESTUDIO PRELIMINAR

1.1 Planteamiento del Problema de Investigación

La declaración de pandemia del COVID-19 por parte de la Organización Mundial de la Salud (2020), trajo consigo cambios súbitos en el estilo de vida de las personas a nivel mundial y en todas las esferas de la sociedad; estos cambios fueron producto de las medidas adoptadas para frenar el rápido aumento en las tasas de morbilidad y mortalidad asociados a la enfermedad COVID-19 causada por un coronavirus SARS-CoV-2 en el mundo entero (Comisión Económica para América Latina y el Caribe, 2020), situación que produjo consecuencias socioeconómicas a nivel global.

Uno de los sectores más afectados fue el sector logístico y económico debido a las restricciones que se generaron en todos los países, en esta coyuntura, se puede referir de manera textual, lo expuesto por La Comisión Económica para América Latina y el Caribe [CEPAL] reportando en su informe especial COVID 19 (2020):

En mayo de 2020 el volumen del comercio mundial de bienes cayó un 17,7% con respecto al mismo mes de 2019. La caída en los primeros cinco meses del año fue generalizada, si bien afectó especialmente a las exportaciones de los Estados Unidos, el Japón y la Unión Europea, China experimentó una contracción menor que el promedio mundial, ya que controló el brote y reabrió su economía relativamente rápido. América Latina y

el Caribe es la región en desarrollo más afectada (Comisión Económica para América Latina y el Caribe, 2020, pág. 2).

De igual manera, se recopila del informe de Facilitación, Comercio y Logística en América Latina y el Caribe, los siguientes datos, que se muestran en la tabla a continuación:

Tabla 1.

Comportamiento histórico en toneladas 2019-2020, del comercio internacional, vía contenedores

Año	Millones Toneladas	Variación %
2019	11,945	- 3,8%
2020	11,494	- 0,9%

Nota. Adaptado de (Barleta & Sánchez, 2021)

Se resalta que durante el año 2020 el comercio vía contenedores disminuyó en un 0,9% en comparación con el año 2019 a nivel mundial. Sin embargo, a pesar de la flexibilización de medidas adoptadas por los países para mitigar los efectos de las restricciones provocadas por la pandemia del COVID-19, las repercusiones en materia de transporte marítimo variaron en aumento (Organización de Naciones Unidas [ONU], 2021), en el que indica que el resurgir del comercio marítimo se encontró con dificultades logísticas emanados de la pandemia, como la escasez de equipos y contenedores con una disminución del 16%, servicios menos seguros, puertos congestionados y mayores retrasos y tiempos de espera, por el cierre temporal de fábricas, fruto de las medidas de confinamiento (ONU, 2021) Esto impacta en la mano de obra, así como en los servicios de fletes y transporte de mercancías, que se han visto obligados a reducir la oferta., además, la ONU menciona el aumento del 11% en los precios de las

importaciones y alerta de que para los pequeños Estados insulares en desarrollo estas cifras pueden llegar hasta un 24% (Organización de Naciones Unidas [ONU], 2021).

Referido al caso del puerto de Buenaventura, se encontró que entre enero y diciembre de 2020, se movilizaron 6,1 millones de toneladas en importación y 1,7 millones de toneladas en exportaciones, dejando claro que el mayor ritmo de balanza comercial se concentra para Colombia y en consecuencia para la región vallecaucana, las importaciones de productos o mercancías que proceden de mercados internacionales (Portafolio, 2021), entre los que se destacan; cereales, maíz y productos alimenticios, procedente principalmente de Estados Unidos, China y Lituania, mientras que las exportaciones, que se realizaron a otros mercados como Perú, Panamá y Ecuador, se encontró el azúcar y sus preparados, de los cuales se exportaron 510.234 toneladas y 206.746 toneladas de café excelso (Portafolio, 2021).

La ampliación de grupos de productos, se muestran en el Anexo 3, donde se presentan cifras de incremento y descenso de las exportaciones en productos del Valle del Cauca durante el periodo 2020, 2021, detallándose una disminución del (-2,8%) entre los años 2019 - 2020 y donde el mayor porcentaje de exportación se centró en productos agroindustriales (MinCIT, 2019).

En el caso específico de la ciudad de Palmira Valle del Cauca y referente a los retos logísticos en el transporte marítimo, la Gerente de la empresa Intercomex, refiere mediante entrevista (Anexo 4), los siguientes aspectos:

El incremento en los costos marítimos sin duda ha provocado que las empresas tengan que reestructurar sus procesos a fin de reducir en lo posible el costo de los productos; sin embargo y por más esfuerzos que se pretendan realizar, no es que se pueda hacer mucho para pagar costos marítimos más bajos, puesto

que es una situación generalizada. Hoy por hoy los costos marítimos no los están asumiendo importadores o exportadores, sino los consumidores finales, quienes a pesar de los incrementos en los precios han seguido pagando por los productos, principalmente los de primera necesidad (Intercomex, 2022).

1.1.1 Formulación del Problema

Continuando con la referencia de la entrevista a Intercomex, en la ciudad de Palmira (Anexo 4), se destaca que los empresarios de Palmira, han venido afrontando algunos retos durante la pandemia, siendo estos de tipo logístico relacionados con la oferta de espacios tanto marítimos como aéreos, incrementándose los costos de transporte internacional, al igual que los tiempos de exportación.

En contexto, surge la pregunta: ¿Por qué se considera importante destacar los retos logísticos que asumen los microempresarios importadores de Palmira, ante el comportamiento de los fletes internacionales marítimos durante la Pandemia, permitiendo una toma de decisiones a favor de la dinámica internacional?

2. ANTECEDENTES

El tema de la logística marítima durante la pandemia ha sido objeto de estudio, tanto en el ámbito nacional como internacional; en ese orden de ideas, se resume a continuación algunas de las investigaciones relacionadas con la temática.

2.1 Ámbito Internacional

En Ecuador (Orrala & Quirola, 2021), adelantaron una investigación sobre las exportaciones de banano ecuatoriano durante la pandemia, con el fin de analizar las exportaciones de esta fruta durante el periodo 2010 – 2019 y determinar los efectos ocasionados por la pandemia Covid-19 durante el año 2020 con relación a los periodos anteriores.

La investigación de tipo documental concluye que las exportaciones de banano ecuatoriano se encuentran bajo presión de sus competidores, Costa Rica, Guatemala y Colombia, ya que superan las exportaciones hacia los mercados europeos y estadounidense, quienes prefieren comprar la fruta de contratos a largo plazo, medida que se encuentra en Colombia y Costa Rica.

De igual manera la exportación de banano ecuatoriano durante el periodo de estudio aumento, sus principales países compradores: Rusia, EEUU, la Unión Europea, China, aunque EE.UU continua siendo uno de los principales compradores, sus últimas demandas de la fruta han disminuido levemente, esto debido a que son estrictos con el tema de calidad y parte de sus habitantes prefieren el banano orgánico, por lo que se puede concluir que el Ecuador pese a ser un país en vías de desarrollo y de contar con moneda extranjera tiene un gran potencial para exportar la fruta.

En Paraguay (Britez, et. al., 2021), realizaron una investigación sobre las exportaciones durante la pandemia, en este caso se trató de la carne proveniente de este país, el objetivo planteado fue evaluar la respuesta de la exportación de carne paraguaya a un año del inicio de la pandemia, para ello se utilizaron datos secundarios de una institución gubernamental referentes a volumen en kilogramo (kg), valores en dólares (US\$) de carne bovina, de cerdos y aves, además, precios por kilogramo (kg/US\$) en los años 2019 y 2020 y fueron sometidos a un análisis de Test - T de Student, para muestras pareadas o relacionadas.

El estudio concluye que la recuperación y expansión de las grandes economías en plena marcha de la pandemia probablemente afectó las exportaciones positivas de las carnes paraguayas. La pandemia no afectó el volumen y valores de exportación de la carne; sin

embargo, los precios de exportación, principalmente de la carne de cerdos y aves presentaron caídas significativas en el año 2020.

Las dificultades antes mencionadas, sin lugar a duda se refleja en el aumento de fletes marítimos, según datos de Drewry Shipping (Barría, 2021), firma que monitorea los precios de los fletes marítimos a nivel global, el costo de remitir un contenedor de unos 12 metros con destino a una de las principales rutas Este-Oeste llegó a US\$9.613, lo que significa un aumento de 360% comparado con el valor del año 2020.

Drewy (2021) también refiere que en el continente Americano la situación cambia según cada país y los precios también, esto depende de la clasificación de la empresa y su poder de negociación, pero en promedio se estaría hablando del costo del flete de un contenedor entre Shanghái y América del Sur, antes de la pandemia era de unos US\$2.000 promedio, con las complicaciones derivadas de la misma los fletes presentaron un incremento de US\$7.000, según estimaciones hechas por especialistas del Banco Interamericano de Desarrollo [BID], aunque hay casos en los que si antes se pagaban US\$2.000 por mover un contenedor desde China a la costa oeste de Estados Unidos, después de la pandemia el costo se elevó a los US\$20.000 (Barría, 2021).

2.2 Ámbito Nacional

Para el caso de Colombia, se refiere a Fernández y Ospina (2021), quienes realizaron una investigación con el objetivo de 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.

El estudio utilizó 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), concluyendo que 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 (Fernández y Ospina, 2021).

Tomando como base el periodo enero a junio, la movilización de carga por vía marítima, disminuyó alrededor del 10.5% entre 2019 y 2020, 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 (Fernández y Ospina, 2021).

Otra investigación realizada en Colombia por Puerta y Labrador (2021) con el objetivo de identificar cuáles fueron los cambios que se generaron en la logística y transporte internacional de las exportaciones enfrentando el COVID 19 concluyen que, el escenario de la pandemia, afectó sustancialmente las exportaciones e importaciones en todo el año 2020, afectando a los diferentes países por la falta de materia prima y materiales para la producción en sus empresas y por ende su comercialización, generando choques entre la oferta y la demanda. Asimismo, los diferentes cierres generalizados de las diferentes fronteras afectan la logística del transporte tanto aéreo, terrestre y marítimo interrumpiendo de esta manera las diversas actividades productivas, reduciendo considerablemente los bienes y servicios que llevó al aumento del desempleo acarreado a la potenciación de la vulnerabilidad social.

Por otra parte, los impactos en el protocolo de bioseguridad con el fin de minimizar el riesgo de contagio afectaron la comercialización y exportación de los diferentes productos, produciendo problemas en la optimización de la entrega e insatisfacción en la etapa final de producción (Puerta y Labrador, 2021).

La investigación de Cadavid, Posada y Tabares (2021), analiza el impacto de la pandemia del Covid-19 en el comercio internacional de Colombia, desde el mes de marzo del 2020 hasta diciembre del mismo, concluye que la economía colombiana se vio fuertemente afectada desde la aparición del Covid 19. El aislamiento generó temor no solo en Colombia sino en el mundo y efectivamente ocasionó afectaciones en el nivel de productividad, llevando al cierre de empresas, el aumento del desempleo y, por consiguiente, afectando los niveles de consumo. Esta combinación de situaciones afectó los valores de las exportaciones, que, junto a las medidas sanitarias, generaron una reducción para el año 2020 en comparación con el año anterior. Al considerar el valor de las importaciones para el mismo periodo, se generó un claro déficit en la balanza comercial del país, que, aunque ha sido una constante en los últimos años, se vio profundizada por la situación de la pandemia.

Se puede concluir finalmente, que, tanto en los escenarios internacional como nacional, la pandemia ha influenciado en los ritmos de actividad económica, afectando las Exportaciones Netas [XN]¹, sin embargo, el margen de maniobra de un país a otro, depende de los niveles de especializaciones que soporten el crecimiento, y estos pueden tornarse a ser positivo o negativo dependiendo básicamente de medidas asociadas con la geopolítica.

3. OBJETIVOS DEL PROYECTO

3.1 Objetivo General

Caracterizar los principales retos logísticos que vienen asumiendo los Microempresarios importadores de la ciudad de Palmira, conforme al contexto del comportamiento de los fletes internacionales marítimos durante la Pandemia; conllevando a recomendaciones finales a favor de la dinámica internacional.

¹ XN: Exportaciones Netas = Exportaciones - Importaciones

3.2 Objetivos Específicos

Describir el proceso importador que vienen asumiendo los microempresarios de la ciudad de Palmira, teniendo en cuenta el contexto logístico durante la pandemia.

Identificar los sectores económicos que más hayan tenido dificultades logísticas durante la pandemia, por la variación de fletes en las operaciones de tipo marítima internacional.

Determinar los retos logísticos asociados con el proceso importador de los microempresarios de Palmira, conforme a las variaciones de los fletes internacionales marítimos durante la pandemia, planteándose al final algunas recomendaciones pertinentes en pro de la dinámica internacional.

4. JUSTIFICACIÓN

Al reconocerse los retos que han asumido los importadores de Palmira frente a los desafíos que se presentaron en el comercio exterior debido a las medidas adoptadas por la pandemia del COVID-19, se puede tener un referente, que permita a los importadores estar preparados para enfrentar crisis que puedan derivarse de las medidas pasadas o de futuras complicaciones, además el tener un buen direccionamiento hace que las consecuencias no sean tan drásticas y de esta manera las empresas importadoras puedan mantenerse estables en medio de la incertidumbre. Sin lugar a duda la estabilidad de las empresas importadoras, no solo favorece a los empresarios o comerciantes, ante la mitigación de un impacto negativo, el talento humano, los proveedores y clientes obtendrán beneficios en cuanto a estabilidad laboral, pagos oportunos, además de una buena calidad, disponibilidad y precio en los productos.

Por lo anterior, el describir los principales retos logísticos afrontados por los microempresarios, permite contextualizar la realidad, de esta manera sentar bases que puedan

encontrar soluciones que permitan sortear situaciones adversas que a futuro se puedan presentar, conforme al contexto objeto de estudio, o similares a este.

4.1 Hipótesis de la investigación

Conforme a la visión de Hernández – Sampieri, R., (2014), la investigación al ser de tipo exploratoria no contempla una hipótesis, debido a que no es un tema que tenga investigaciones de base, por tanto, se sustenta, mediante la aplicación de una [encuesta] como trabajo de campo, ante los retos que han venido asumiendo los microempresarios importadores conforme a la más reciente pandemia, y llegando a destacarse procesos relevantes en cuanto al sistema logístico, sirviendo tanto a la comunidad empresarial, como académica en la toma de decisiones futuras.

5. MARCO TEÓRICO

Teniendo en cuenta el tema objeto de estudio, el cual se enfoca en describir los principales retos logísticos que vienen asumiendo los Microempresarios de la ciudad de Palmira, conforme al contexto del comportamiento de los fletes internacionales marítimos durante la Pandemia, se detecta cuatro teorías claves que ayudan a soportar los análisis de resultados de los tres objetivos planteados, siendo: 1) transporte marítimo, 2) logística exportaciones marítimas, 3) logística internacional pos pandemia.

5.1 Transporte marítimo

El transporte marítimo consiste en el traslado de pasajeros y productos de un país a otro a través del mar, y supone un acuerdo entre el fletador quien posee la mercancía y alguien que la pueda transportar [fletante], a través de una póliza de fletamento. Gracias a sus costos y características, este tipo de transporte es el más utilizado para trasladar grandes volúmenes de productos a través de contenedores y a lo largo de una amplia variedad de rutas marítimas (Ortiz, 2021).

Según la ONU la logística marítima es la columna vertebral del comercio, dado que es el modo por el que se moviliza alrededor del 84% del volumen comercializado mundialmente (según las toneladas totales) y casi el 70% del valor. (Sánchez & Weikert B, 2020), impulsando alrededor de 10 mil millones de toneladas de contenedores, carga a granel sólida y líquida a través de los mares del mundo anualmente (Schnurr & Walker, 2019)

5.1.1 Tipos de transporte marítimo.

El transporte marítimo se puede dar de dos regímenes diferentes, lo cual depende de la cantidad de mercancía para transportar (Equipo editorial, Etecé, 2021)

Régimen de fletamentos. Se ocupa del tráfico de mercancía en grandes volúmenes, especialmente en los rubros de gráneles sólidos (o sea, materiales sólidos en granos pequeños, como minerales, cereales, etc.) o gráneles líquidos (materiales líquidos mensurables, como el petróleo), o incluso productos industriales en gran número de unidades (como automóviles enteros o incluso plantas de fabricación completas) (Equipo editorial, Etecé, 2021).

Régimen de línea regular. Se ocupa del transporte de cargamento general en contenedores, generalmente consistentes en mercancía valiosa, de transporte delicado o más delicado que el rubro anterior. Este tipo de viajes realizan escalas frecuentes, tarifas estables y servicios a largo plazo (Equipo editorial, Etecé, 2021).

En otro orden de ideas, dentro del transporte marítimo también podrían contemplarse actividades como el esquí acuático, el transporte de salvamento o la navegación recreativa (yates, por ejemplo).

5.1.2 Características del transporte marítimo

Dentro de las características más sobresalientes se encuentra: **Capacidad de carga:** es posible transportar un gran volumen de mercancías mediante contenedores y gráneles, en la

mayoría de los casos. **Flexibilidad:** Se pueden utilizar pequeños buques para operaciones pequeñas o embarcaciones más grandes para mayor carga y **Transporte internacional:** la amplitud de la geografía marítima permite planificar envíos a gran escala, incluyendo largas distancias. (Moldtrans, 2020).

Tabla 2.

Ventajas y desventajas del transporte marítimo

Ventajas	Desventajas
Facilidad en cuanto al almacenamiento. Mayor espacio para el almacenamiento de mercancías, resultando más eficiente debido a la amplitud y las cantidades de productos que pueden transportar	Permisos y solicitudes necesarias. Se necesita cumplimentar una serie de solicitudes y permisos que requieren de unos tiempos.
Facilidades económicas. Es una opción más accesible a nivel económico	Limitaciones técnicas. Dependiendo de la naturaleza de la carga que quieras transportar, es posible que se deba elegir otra posibilidad.
Elevada seguridad. Los barcos son muy resistentes, siendo ideal para hacer frente a condiciones climáticas adversas	Tiempos razonables. Fletar un buque requiere de un cierto tiempo. Suelen ser utilizados para distancias muy largas, precisamente por las facilidades que ello conlleva.
Mayores posibilidades. Es posible trasladar a otro puerto distintos tipos de mercancías como por ejemplo, líquidos aceitosos, o incluso derivados del petróleo	Requieren de conocimientos especializados para su conducción. Por eso los marinos mercantes realizan un entrenamiento especializado
Superficie de terreno mayor. El planeta tierra está constituido por 3/4 partes de agua, lo cual permite	

mayores posibilidades en el transporte a través
marítimo

Nota. Adaptada del artículo 8, Ventajas y Desventajas del Transporte Marítimo (Calderon, 2020)

5.2 logística internacional pos pandemia

Sin lugar a duda la epidemia provocada por el COVID-19, cambio todos los escenarios de la sociedad, y por su puesto el comercio a nivel general fue uno de los más afectados (Álvarez-Busto, y otros, 2020), debido a las restricciones que se generaron y a la poca disponibilidad de personal no contagiado.

El transporte marítimo fue uno de los sectores que se vio impactado por la pandemia, según Forbes (2022), al finalizar el año 2021 el costo de los fletes marítimos se había quintuplicado en comparación a los precios anteriores a la pandemia. Es así como los fletes para él enviaron de mercancía entre China y América tuvieron un incremento del 575% (Volca Freight Forwarders, 2022), razón por la cual las navieras están aumentando su rentabilidad de forma histórica, lo que también conlleva a las modernizaciones y mayor producción de barcos y contenedores.

Este aumento en fletes fue causado principalmente porque muchos puertos a nivel mundial paralizaron sus operaciones, produciéndose así un estancamiento temporal y masivo de las importaciones y exportaciones (Forbes, 2022), además de la escasez de contenedores que se relaciona claramente con dificultades en curso, incluidos plazos de entrega prolongados, costos de flete y transporte altísimos, estantes minoristas cada vez más vacíos y precios más altos en la caja registradora. (Allegrezza, 2021).

Con la disminución de las restricciones y la reactivación económica, se presentó una impactante solicitud de productos, pronto la demanda de contenedores rebasó la disponibilidad,

ya que muchos de ellos no estaban disponibles en puerto, o en algunos casos estaban ocupados siendo usados como almacenamiento para las mercancías detenidas, generándose un acrecentamiento importante por el uso de un contenedor. Lo anterior responde a diversas causas, entre las que se destacan: Un **aumento radical del comercio electrónico**: esto estimuló el envío internacional de toda clase de mercancías. **Gran necesidad de insumos de salud relacionados con la pandemia**;

Cuellos de botella en los principales puertos marítimos: los ajustes logísticos para poder seguir los protocolos sanitarios causaron toda clase de retrasos en los puertos, pues se alteraron las metodologías de manipulación de contenedores y mercancías (Barlow, McKee, Labonté, & Stuckler, 2021).

A medida que la pandemia se extendió desde su epicentro asiático, los países implementaron bloqueos, deteniendo los movimientos económicos y la producción. Muchas fábricas cerraron temporalmente, lo que provocó que una gran cantidad de contenedores se detuvieran en los puertos. Para estabilizar los costos y la erosión de las tarifas marítimas, los transportistas redujeron el número de embarcaciones en el mar . Esto no solo frenó la importación y exportación, sino que también significó que los contenedores vacíos no fueran recogidos (Hillebrand, 2022, pág. 1).

Monopolio de transporte: Cuando comenzó la especulación respecto a la disponibilidad del transporte marítimo y los contenedores, desgraciadamente algunos gobiernos y multinacionales monopolizaron gran parte del transporte como estrategia de prevención. Lo cual dejó a los jugadores más pequeños lidiando con precios aún más elevados. **Se detuvo la producción de buques y contenedores**, provocando grandes retrasos debido a que muchas

navieras al inicio de la pandemia consideraron que el transporte internacional disminuiría en lugar de crecer. **Un aumento generalizado en los precios del petróleo** (Volca Freight Forwarders, 2022).

De esta manera en Colombia se presentó una crisis alrededor del transporte de mercancía por vía marítima, sobre lo cual algunos de los expertos en la materia se refirieron:

Tabla 3

Retos logísticos Internacional

Experto	Opinión
<p>Oscar Villarruel, socio de auditoría y líder de la industria de comercio y retail de la firma Crowe Colombia</p>	<p>En pleno mes de diciembre 2021, decenas de barcos permanecían inactivos y anclados frente a las costas de los puertos estadounidenses y chinos a la espera de espacio.</p> <p>En puertos como el de Los Ángeles se aún se forman colas de hasta 40 buques con más de mil contenedores a bordo y retrasos de 38 a 45 días para su cargue y descargue.</p> <p>Este mega trancón ocasionó un aumento tan desproporcionado de los fletes, que en agosto de 2021 llegaron a crecer hasta en un 500 % frente al año anterior. Los fletes equivalen al costo a pagar por movilizar la carga.</p> <p>Se calcula que el año pasado en Colombia se dejó de movilizar unos 15 millones de toneladas de carga, tanto de importación como exportación, frente a 2020 a causa de los cuellos de botella en la cadena logística.</p> <p>La escasez de contenedores vacíos para mover hacia América Latina está ligada a la operación logística de los puertos de origen y de tránsito, ocasionando que la inflación aumente debido a la mayor demanda de productos y a las altas expectativas en el consumo interno.</p> <p>Teniendo en cuenta que los puertos de Cartagena con una participación del 56,3 %, Santa Marta con 10,9 % y Buenaventura con un 15,3 %, concentran el mayor tráfico</p>

	<p>de buques portacontenedores en Colombia, son los que más han sufrido el elevado costo de los fletes.</p> <p>Esto hace que los productos importados presenten un precio más alto para el consumidor, afectando directamente la inflación del país.</p> <p>De otro lado, la exportación de productos colombianos, que dinamiza la economía y, reactiva el comercio y el consumo, ha tenido efectos negativos cruciales. Productos como el café que, usualmente usan como puerto de salida a Buenaventura, han visto afectada la cadena logística, debido a que los fletes de tránsito marítimo por el Pacífico se han incrementado y las grandes navieras han suspendido la llegada de buques a este puerto (Villarruel, 2022)</p>
<p>Miguel Espinosa presidente de la Federación Colombiana de Agentes Logísticos en Comercio Internacional (Fitac)</p>	<p>No se espera un alivio a corto plazo en los costos de los fletes o que regresen a los valores que había antes de la pandemia. El peor pico en los costos de los fletes marítimos se presentó en septiembre del año pasado, cuando se llegó a pagar por un contenedor entre China y Europa más de USD10 mil, mientras que para América Latina el valor era más alto.</p> <p>La proyección es que en el primer semestre de este año sigan las alzas y que comiencen a estabilizarse en el segundo semestre.</p> <p>(...) esta crisis “No es un tema de escasez de contenedores, sino que estos se encuentran donde no deben y su movilización genera mayores costos en el contexto global”. (Espinosa, 2022)</p> <p>Lo que pasa es que los contenedores no solo se devuelven en los puertos, pues las navieras tienen convenios con patios de contenedores que sirven de repositorio para los que están vacíos. Estos patios están colapsados porque también hay escasez de vehículos para el transporte.</p>
<p>Nicolás Rincón, director de asuntos económicos de la Asociación Nacional de Comercio Exterior (Analdex)</p>	<p>Es posible que este año la situación sea más crítica. Los fletes siguen altos en un promedio de entre USD10 mil y USD9.500 lo que ha generado un efecto importante en los niveles de servicio que prestan las navieras a importadores y exportadores, que en el caso de Colombia aún tienen dificultades para mover sus mercancías.</p> <p>Al incremento en los costos de los fletes marítimos se sumó al aumento de la demanda que generó una fuerte presión sobre el sistema logístico.</p>

	<p>“Este año se está viendo que las navieras decidieron de que los contenedores de importación y exportación se retornen después de usarlos al puerto de ingreso o destino” (Rincón, 2022). Por ello los empresarios importadores y exportadores deben hacerse cargo de buscar el contenedor y devolverlo al puerto de origen.</p> <p>Es decir que, si un importador recibe su mercancía en Buenaventura y la lleva hasta Bogotá, debe regresar el contenedor nuevamente al puerto, lo que implica un costo adicional.</p> <p>En Colombia el caso más dramático se presenta en precisamente en Buenaventura pues las empresas no han podido devolver los contenedores y las líneas marítimas siguen cobrando elevados costos por la devolución extemporánea de estos elementos.</p> <p>El impacto de esta situación afecta al bolsillo de todos los colombianos, pues los costos se trasladan al consumidor final.</p>
--	---

Nota. Datos tomados de la entrevista realizada por Lupe Mouthón. (2022)

De acuerdo a lo expuesto anteriormente Colombia como país exportador e importador de productos por vía marítima tiene un gran reto de mejoramiento para evitar que los retos en materia logística de los fletes marítimos impacten negativamente la economía del país, en cambio pueda obtenerse beneficios si se da un manejo adecuado a los inconvenientes presentados.

5.3 Fletes internacionales marítimas

Tomando como referencia textual lo expuesto por (Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales [DIAN], 2021), “el 98.8 % y 98.2 % de la carga exportada e importada en Colombia se traslada por medio del transporte marítimo internacional, según estadísticas de carga” (p.17), por ese motivo es fundamental conocer las implicaciones de los fletes internacionales marítimos ya que impactan directamente la economía del país.

La tarifa básica: esta la determinan las navieras con una tabla de productos entre dos regiones (DIAN, 2021). Por ejemplo: Costo de flete de mercancía textil entre China y México.

Los recargos: Se refiere a cualquier extra que aplique a la tarifa básica por condiciones especiales que pueden tener o no que ver con la mercancía. Uno de estos recargos es el recargo por combustible o *Bunker Adjustment Factor*, que se aplica en caso de fluctuaciones recientes en el precio del petróleo (DIAN, 2021).

Otros tipos de recargos son el ajuste monetario o «Currency Adjustment Factor», que se aplica cuando los porteadores incurren en gastos en monedas distintas al dólar, así como los llamados gastos de terminal. La mayoría de las PyME's y los pequeños exportadores/importadores no cotizan contenedores completos o FCL «Full Container Load». Sencillamente porque no tienen tanta mercancía que transportar. Un contenedor estándar de 40 pies puede transportar hasta 67 m³ de mercancía o unas treinta toneladas (Logística Internacional, Transporte de Carga, 2021).

Si bien es un poco más económico para las empresas contratar contenedores completos, las empresas de logística por lo general gestionan cargas consolidadas, entendiéndose estas como una opción que permite realizar envíos distantes en territorio nacional, inferiores a las 5 toneladas, sin necesidad de asumir o contratar un contenedor o un camión completo (Logística Internacional, Transporte de Carga, 2021).

Se debe tener en cuenta, que los contenedores estándar solo sirven para mercancía seca y no perecedera. Para alimentos perecederos y otros productos que requieren refrigeración o condiciones especiales, deben usarse contenedores refrigerados, que son más costosos. Lo único que es una constante es que las navieras y los agentes de transporte marítimo pueden cobrar el flete de carga consolidada por volumen o por peso neto, dependiendo de qué les convenga más, a

esta relación entre peso y volumen se le llama «Factor de Estiba»² [FE] (Volca Freight Forwarders, 2022).

Cuando el FE es mayor a un metro cúbico por cada tonelada, se cobra el flete por volumen, y viceversa, es decir si la mercancía ocupa poco espacio, pero pesa bastante, es probable que el flete sea por peso, sí es una mercancía ligera, pero ocupa mucho espacio, lo más probable es que cobren por volumen (Volca Freight Forwarders, 2022).

5.2 Teoría de la ventaja comparativa

La teoría de ventaja comparativa enunciada por el economista David Ricardo (Pedrosa, 2016), hace referencia a que un país debe especializarse en la producción y exportación de aquellos bienes que son más rentables producir en el país es decir más productivos, debido a las condiciones naturales del mismo, y en cambio importar aquellos cuya producción interna requiera mayor esfuerzo y aumente los costos.

De esta manera la ventaja competitiva considera que los países deberían dedicarse a producir aquellos bienes en los que sus desventajas sean menores, es decir, los que en comparación tiene mejor ventaja para producir, esto en comparación con la teoría absoluta, que considera que un país puede ser mejor que otros en la producción de un bien o servicio, obteniendo mayor calidad a un menor coste.

Por otro lado, el modelo de Heckscher-Ohlin (Coll Morales, 2021) asume la teoría de la ventaja comparativa y sostiene que aquellas diferencias a nivel internacional en la dotación de factores, como lo es el trabajo, habilidades, capital físico, y tierra, por esa misma razón, crean diferentes ventajas comparativas.

² El Factor de estiba se calcula dividiendo los metros cúbicos que ocupa el envío entre el número de toneladas métricas ($F3 = M3 / TM$).

“Un país exportará el bien cuya producción exija el uso intensivo del factor relativamente abundante y de bajo costo con que cuenta el país e importará el bien cuya producción requiera el uso intensivo del factor relativamente escaso y costoso de que dispone el país”. (Software DELSOL, 2022, pág. 1).

6. MARCO LEGAL

A continuación, se describe en una tabla el marco normativo del tema objeto de estudio.

Tabla 4

Normatividad relacionada con los fletes marítimos durante la Pandemia

Normatividad		Descripción
Resolución	Dirección	
0275 de 2020	general marítima 2020 (2020)	“Por medio de la cual se establecen medidas especiales para el ejercicio y control de las actividades marítimas en el marco de la emergencia sanitaria declarada por el Gobierno Nacional por el Coronavirus COVID-19”
Decreto 410 de 2020		Modifica arancel para bienes COVID-19
Decreto 436 de 2020		Por el cual se adoptan medidas aduaneras transitorias en relación con los usuarios aduaneros permanentes y usuarios altamente exportadores
Decreto 462 de 2020	Ministerio de Comercio, Industria y Turismo	Por el cual se prohíbe la exportación y la reexportación de productos necesarios para afrontar la emergencia sanitaria provocada por el coronavirus COVID dictan medidas sobre su distribución y venta en el mercado interno
Decreto 463 de 2020	Ministerio de Comercio, Industria y Turismo	Por el cual se modifica parcialmente el arancel de aduanas para la importación de medicamentos, dispositivos médicos, reactivos

			químicos, artículos de higiene y aseo, insumos, equipos y materiales requeridos para el sector agua y saneamiento básico.
2020	Resolución 445 de Comercio, Industria y Turismo	Ministerio de	Excepciones al Decreto 462 de 2020 teniendo en cuenta que algunas empresas productoras y/o comercializadoras de los productos que hace referencia el Decreto 462 de 2020, ya había contraído obligaciones para la exportación de los mismos, se expidió la Resolución 445 n de 2020 mediante la cual se establecieron las excepciones a las prohibiciones de exportación de los mencionados productos
2020	Decreto 457 de Interior	Ministerio del	Por el cual se imparten instrucciones en virtud de la emergencia sanitaria generada por la pandemia del Coronavirus COVID 19 y el mantenimiento del orden público, dentro de las excepciones al aislamiento preventivo obligatorio establecido por el gobierno nacional, esta norma establece en su artículo 4 sobre movilidad, que se deberá garantizar el transporte de carga, el almacenamiento y logística para la carga de importaciones y exportaciones
2020	Decreto 482 de Transporte, 2020	Ministerio de	Autorización del transporte de carga de importación, exportación y tránsito aduanero. Expresa el propósito de la medida de restricción de movilidad, como también la necesidad de mantener la dinámica del comercio internacional, el Centro de Logística y Transporte
2021	Decreto 645 de Comercio, Industria y Turismo	Ministerio de	Por el cual se adoptan medidas transitorias en materia de operaciones de comercio exterior

Nota. Es claro que normas como la 457 del 2020, buscan mitigar el impacto ocasionado por las restricciones de la pandemia en el comercio exterior, asegurando una adecuada logística y transporte de las mercancías que se importan y exportan. **Fuente:** Adaptado de [El comercio exterior colombiano y las leyes para mitigar el impacto de la pandemia por COVID-19] conforme a lo expuesto por (Rodríguez & Sánchez, 2020).

7. ALCANCE

El presente proyecto pretende describir los principales retos logísticos que vienen asumiendo los microempresarios importadores de la ciudad de Palmira, conforme al contexto del comportamiento de los fletes internacionales marítimos durante la Pandemia, generándose así algunas recomendaciones al final, pertinentes en pro de la dinámica internacional.

El estudio atiende a un método deductivo, porque se basa en el entorno general del contexto de la pandemia para llegar a situaciones específicas que se encuentran asumiendo los microempresarios en el tema de retos logísticos, pero a la vez es de tipo exploratorio – descriptivo, dado que en la actualidad no se encuentran investigaciones en el mercado local sobre la temática.

Se destaca, que la investigación concentra sus esfuerzos exploratorios en la población de microempresarios importadores, debido a que este conglomerado, se consideran los más susceptibles frente a la variabilidad en las condiciones de la logística del comercio internacional.

En consecuencia, el proyecto pretende visibilizar algunos rasgos distintivos, alrededor de las restricciones comerciales acaecidos en la ciudad objeto de estudio, en contraste con los antecedentes rastreados, generándose de esta manera algunas recomendaciones finales por análisis de variables, conforme al diseño del instrumento de medida [encuesta], teniéndose presente contextos interesantes como: estancamiento de container y cambio en el costo de los fletes internacionales marítimos, para que en los análisis pertinentes, los investigadores determinen argumentos alrededor de la dinámica internacional.

8. METODOLOGÍA

8.1 Definición y justificación del tipo de estudio

El estudio es de alcance descriptivo, lo cual implica un razonamiento lógico deductivo, porque parte de información general sobre la temática, para llegar a una conclusión específica, pero además se resalta que atiende a ser de tipo exploratorio, porque a la falta de información sobre el tema de estudio, se debe indagar al respecto, que aporte a la localidad donde se concentra, en este caso Palmira.

En otras palabras, se destaca que los estudios exploratorios se realizan cuando el objetivo es examinar un tema o problema de investigación poco estudiado, del cual se tienen muchas dudas o no se ha abordado antes. Es decir, cuando al rastrearse información lo encontrado es más bien poco (Hernández Sampierí, Fernández Collado, & Baptista Lucio, 2006). Se puede agregar que también es práctico, cuando es imposible o muy difícil observar las causas de un fenómeno, (Arrieta, 2021).

8.2 Fuentes de información Primarias

La investigación requirió obtener información a través de un trabajo de campo, permitiendo levantar información confiable, para que los investigadores puedan contrastar lo obtenido con lo rastreado en los antecedentes, es por ello que se procede a describir el tipo de población que atiende, concebida esta como el alcance intelectual.

8.2.1 Población Objeto de Estudio

La investigación se concentra en estudiar a la población empresarial de la ciudad de Palmira, y no incluye a consumidores, por tanto, el tamaño implica a los Microempresarios Importadores, donde al revisarse las bases de datos de la Cámara de Comercio de la ciudad, se

filtra la información detectando que existe en la actualidad un **Universo de 11.727**

microempresas, como se muestra en la tabla 5.

Tabla 5.

Empresas totales inscritas en el Municipio de Palmira - Valle del Cauca 2022

TIPO DE EMPRESA	No. EMPRESAS EN PALMIRA	REPRESENTACIÓN
MICROEMPRESA	11.727	93,41%
Pequeña empresa	606	4,83%
Mediana empresa	165	1,31%
Grande empresa	56	0,45%
Total, Empresas		
Registradas en Palmira	12.554	100%

Nota. Adaptado de la información empresarial de Colombia. Compite 360, (2022). Página

<https://www.compitem360.com/>

Se resalta que, del total de la composición empresarial, el 93,41% correspondieron a microempresas inscritas en el Municipio de Palmira, pero al ser depuradas, cuantas de ellas realmente importan, detectaron que solo veinte [20] Microempresas Importan en la actualidad, siendo este el número correspondiente al universo real de la investigación en el mercado, donde la lista de ellos, se puede observar en el Anexo 6.

Igualmente, ante este filtro, número total del universo [20 microempresarios importadores de Palmira], los investigadores determinan que es pertinente calcular una muestra representativa que logre reducir en algo el universo, dado que cuentan con un factor tiempo para obtener resultados que conlleven a los análisis y responder la formulación de la pregunta inicial; en este

sentido, la fórmula estadística para el cálculo de la muestra para poblaciones cuando se conoce el universo, corresponde a la que se muestra en la figura 1:

Figura. 1.

Formula estadística para calcular muestra representativa, conociéndose el universo.

$$n = \frac{N \cdot Z^2 \cdot p \cdot q}{(N-1) \cdot d + Z^2 \cdot p \cdot q}$$

Nota. Tomado de Carvajal, F., (2012).

Los parámetros estadísticos, utilizados en el cálculo de la muestra, son los que se describen en la tabla 6:

Tabla 6.

Parámetros estadísticos en el cálculo de la muestra representativa

N	20	Universo	Microempresarios Importadores de la Ciudad de Palmira
p	0,6		Proporción (50%): Si son Importadores
q	0,4		Proporción (50%): No son Importadores
z	1,645	90%	Nivel de Confianza
d	0,1	10%	Error del 10%
			<i>Muestra - para aplicar Encuestas a Microempresarios</i>
	n	15,5	<i>Importadores del Municipio de Palmira en diferentes sectores de actividad económica</i>

Nota. Se muestra los parámetros estadísticos utilizados en el cálculo de la muestra representativa, estando parametrizados en una hoja de cálculo de Excel, correspondiente a una fórmula de población finita, para un nivel de confianza del 90% y porcentaje de error máximo permitido del 10%.

Lo anterior, significa que el proceso de trabajo de campo, comprendió en aplicar una encuesta a 16 microempresarios importadores, cuyo registro se encuentra en la jurisdicción de Palmira, razón por la cual se diseñó un instrumento de medida [encuesta], mediante variables que atienden a los objetivos planteados, y cuyo instrumento se puede observar en el Anexo 5.

8.3 Fuentes de información secundarias

La información fue obtenida de páginas oficiales proveniente de instituciones públicas y privadas. Fue necesario apoyarse de varias páginas oficiales como son:

https://ccpalmira.org.co/anuarios_estadisticos/palmira/anuario_2021/inicio.html;

<https://www.compitem360.com/>; <https://www.cepal.org/es/areas-de-trabajo/comercio-internacional>

Además, se destacan estudios del sector educativo como: Centro Universitario Santa Ana en México, la Escuela Superior de Mercadotecnia [ESUMER], Universidad Antonio Nariño, Universidad de Guayaquil, Universidad Cooperativa de Colombia, Universidad de Córdoba, Universidad Militar Nueva Granada. Es importante señalar que las investigaciones, se rastrearon por medio de bibliotecas y bases de datos virtuales, mediante páginas de repositorios; igualmente consultas a revistas indexadas como Scielo, Redalyc y Scopus, ScienceDirect. Dentro del análisis del estudio preliminar: planteamiento del problema, justificación y marco teórico, se tomó información de estudios de países internacionales, igualmente de Colombia, brindando aportes que ayudaron a contrastar los análisis en el estudio preliminar

8.4 Técnicas e instrumentos para recolectar y analizar la información

Se hace fundamental aplicar una encuesta, considerado como un instrumento en donde se obtiene información de manera ordenada y sistemática, sobre la población con la que se trabaja,

sobre las variables objeto del proyecto (García, 2003). Las variables que se preguntan en la encuesta, son las siguientes: **Variable 1:** Caracterización Proceso Importador; **Variable 2:** Sectores económicos con más dificultades logísticas en el proceso importador; **Variable 3:** Retos logísticos que asumen los microempresarios, conforme a fletes internacionales marítimos.

Una vez identificado las variables de estudio, se procede a mostrar el diseño del instrumento de medida (encuesta) el cual se observa en el Anexo 5.

9. RESULTADOS Y ANALISIS

9.1 Proceso importador que vienen asumiendo los microempresarios de la ciudad de Palmira, teniendo en cuenta el contexto logístico durante la pandemia.

Durante la pandemia los sectores económicos a nivel mundial, enfrentaron grandes retos y dificultades debido a las restricciones para evitar la propagación del Covid – 19.

De esta manera el sector comercio debió enfrentar un nuevo panorama, con la gravedad que este nuevo escenario se caracterizó por la incertidumbre de no saber que podría pasar en los siguientes meses.

Hablando específicamente del sector importador de Palmira, este no fue ajeno a la situación que se presentó en todo el país, ejemplo de esto el sector agroindustrial, quienes refieren que durante los primeros meses de la pandemia existió un riesgo de parálisis de la agroindustria azucarera en general (ASOCAÑA, 2022), situación que se presenta por la baja capacidad de almacenamiento de alcohol carburante, debido a que es necesario un almacenamiento especializado y en el sector no existe infraestructura adicional a la que regularmente se utiliza.

Como consecuencia de lo anterior, los volúmenes de inventario en las destilerías y en las plantas de los distribuidores mayoristas llegaron a sus máximos, razón por la cual, no se habría podido seguir procesando la caña y el ingenio se hubiera visto obligado a parar su operación.

La producción de alcohol en Colombia es dual, es decir, se produce el alcohol mientras se procesa la caña de azúcar, al ser un proceso en cadena, una limitación o interrupción a lo largo de la misma, se paraliza todo el sistema, afectando la generación de empleo y la adecuada oferta de un bien básico para la canasta familiar como lo es el azúcar. (ASOCAÑA, 2022).

En el actual contexto, los países de la región deben emprender acciones que les permitan reducir sus costos logísticos internos y generar servicios de valor agregado para mantener su competitividad. Estas medidas deben implementarse de forma coordinada con otras medidas económicas y sociales, para favorecer una recuperación económica con beneficios sociales y ambientales. En el caso de la infraestructura y la logística, son cruciales cuatro elementos: inversión, interoperabilidad, integración regional e inteligencia logística (CEPAL, 2021, pág. 22).

El valor de las importaciones del Valle del Cauca disminuyó 7,2% en 2020 frente al mismo periodo de 2019, pero aumentó 34,1% en 2021 frente a 2020, Al desagregar las compras externas por tipo de bien, las importaciones de materias primas y productos intermedios para la industria, registraron un decrecimiento anual de 5,0% en 2020 y un crecimiento anual de 47,0%, siendo los principales productos importados en la región (53,0% del total) (Camara de Comercio de Cali, 2022).

En igual sentido, las importaciones de bienes de capital y material de construcción (-27,3%) y bienes de consumo no duradero (-5,1%) del Valle del Cauca presentaron

decrecimientos anuales en 2020, mientras que en 2021 las importaciones de este tipo presentaron crecimientos anuales (101,1%) y materias primas y productos intermedios para la agricultura (38,2%), principalmente a maíz, alambre de cobre y aceite de soja, entre otros (Camara de Comercio Cali, 2021).

El Ministerio de Comercio, Industria y Turismo (2022), establece el proceso de importación general que deben asumir las microempresas en Colombia, el cual consiste primeramente en la identificación de la subpartida arancelaria, posteriormente se debe llevar a cabo un registro para importar, ejecutar el estudio de mercado para establecer las condiciones del mercado y con ello identificar el producto a importar, realizar los respectivos trámites del Ministerio de Comercio, Industria y Transporte – MinCIT, realizar los respectivos pago de divisias, verificar los términos de la negociación dentro del contexto internacional y nacionalizar el producto o materia prima, como se resume grafica [ver anexo 7]

Desde luego, para que las microempresas logren ejercer la actividad importadora durante la pandemia como lo habian venido realizando antes, los microempresarios palmiranos han tenido que cumplir con los requisitos exigidos por ley contemplados por el mismo Ministerio de Comercio, Industria y Turismo (2022).

Esa asi, que durante la emergencia sanitaria decretada por el Covid 19, la importacion y exportacion de productos se vio regulada según el avance de la misma, a través del decreto 463 del 22 de marzo (2020), mediante el cual el Gobierno Nacional tomó varias medidas en materia aduanera y de comercio exterior a fin de facilitar la importación de algunos productos necesarios para prevenir y contener el contagio de Covid-19, así como restringir la exportación y reexportación de otros.

De esta manera y a través del decreto 410 (2020), el gobierno nacional facilitó la importación de 53 subpartidas arancelarias con cero (0%) arancel, siempre y cuando estos bienes fuesen necesarios para atender la emergencia sanitaria que vivía el país, dichos productos no podían ser monopolizados por las Pymes, sino todo lo contrario tener disponibilidad según se requiera.

Dentro de los productos que se facilitó las importaciones, los microempresarios palmiranos, coincidieron en que estuvieron concentrados en: medicamentos, dispositivos médicos, reactivos químicos, artículos de higiene, aseo, así como insumos, equipos y materiales para el sector salud, agua y saneamiento básico.

Ante las dificultades encontradas el Ministro de Comercio, Industria y Turismo (Restrepo citado por Portafolio, 2020) propuso la sustitución de productos importados, aclarando que a pesar de las excepciones de bienes durante la pandemia, se permitía que los demás productos fueran movilizados y comercializados, de esta manera y ante la escases de algunos bienes, podrían encontrarse mercados sustitutos en el país o en aquellos países con los que se tiene convenio, alianza o tratado de libre comercio.

Lo anterior podría explicarse gracias a lo que refieren Cadavid, Posada y Tabares (2021) en su investigación, donde analiza el impacto de la pandemia del Covid-19 en el comercio internacional de Colombia, durante el periodo Marzo – Diciembre del año 2020, quienes sostienen que la economía colombiana se vio fuertemente afectada desde la aparición del Covid 19, por la incertidumbre generada no solo en Colombia sino en el mundo y que efectivamente ocasionó afectaciones en el nivel de productividad, llevando al cierre de empresas, el aumento del desempleo y, por consiguiente, afectando los niveles de consumo, además del déficit en la

balanza comercial del país, que, aunque ha sido una constante en los últimos años, se vio profundizada por la situación de la pandemia.

9.2 Sectores económicos identificados con mayores dificultades de tipo logísticas durante la pandemia, por la variación de fletes en las operaciones de tipo marítima internacional.

El efecto de las restricciones y medidas de bioseguridad adoptadas por los diferentes países para mitigar el impacto de la pandemia, produjo repercusiones en los diferentes sectores económicos del país, como lo menciona Fernández y Ospina concluyendo que 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.

Según reportes durante los meses de marzo y mayo del 202, inicio de la emergencia sanitaria por el Covid 19, las importaciones de Colombia presentaron una disminución de 39,9% con relación al mismo mes de 2019, según reveló el Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas (Dane) (Portafolio, 2020).

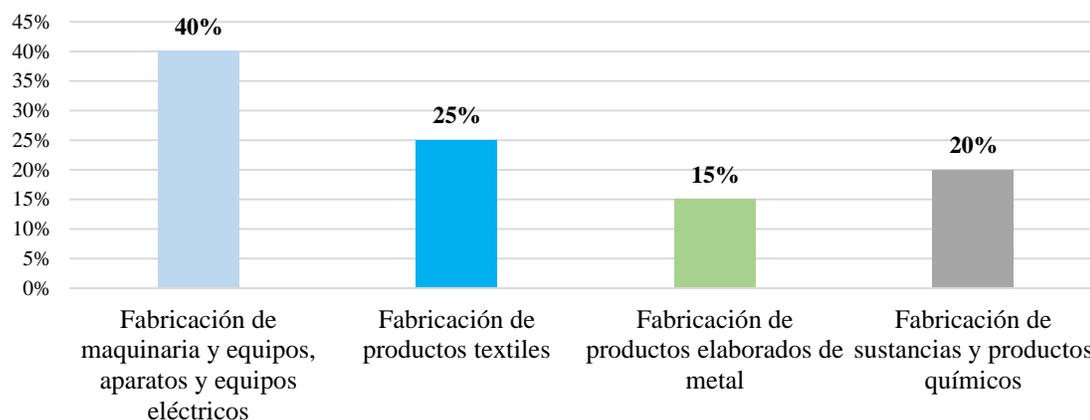
Entre los sectores más afectados por las dificultades logísticas, las importaciones de manufacturas presentaron en el año 2020 una disminución de 42% frente a mayo de 2019, como resultado de las menores compras de maquinaria y equipo de transporte (-55,0%), por otro lado, las importaciones de combustibles y productos de las industrias extractivas disminuyeron en un 64,2% en comparación con mayo de 2019; los productos que más contribuyeron a la disminución fueron petróleo, productos derivados del petróleo y productos conexos (-70,8%) (Portafolio, 2020).

Con respecto a la actividad específica del subsector manufacturero al que pertenecen las microempresas importadoras de Palmira, se identificó que el 40% se encargan de la fabricación

de maquinaria y equipos, aparatos y equipos eléctricos; el 25% a la fabricación de productos textiles, el 20% a la fabricación de sustancias y productos químicos y un 15% a la fabricación de productos elaborados de metal, como se evidencia en la figura 1, producto de la encuesta a microempresarios de la ciudad de Palmira.

Figura 1.

Actividad específica del subsector manufacturero de la empresa



Este hallazgo evidencia que lo contemplado por el DANE (2020), al indicar que dentro de los productos que más se importan en el país se encuentran aquellos que se utilizan como materia prima para la elaboración de productos y mercancías que no suelen encontrarse en masa en el país como los repuestos, la maquinaria, producción de cosméticos, plásticos o para la elaboración y mantenimiento de equipos, tecnología, entre otros. De hecho, según los reportes de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales - DIAN (2021), dentro de los principales sectores de importación en el país el primer puesto lo ocupó los reactores, máquinas y otros, seguido de máquinas, aparatos y material eléctrico y sus partes, automóviles, repuestos y accesorios, aceites y ceras, productos químicos y orgánicos, plásticos y otros productos de manufactura.

Por su parte el sector agropecuario, alimentos y bebidas disminuyeron en un 8,1% en comparación con mayo de 2019; este resultado se explicó por las menores importaciones de Productos alimenticios y animales vivos (2021).

Indagando sobre la temática, se encontró la investigación de Espinosa Cepeda (2021), quien refiere, que en cuanto a las importaciones, todos los sectores durante la pandemia tuvieron importantes disminuciones, debido al cierre de fronteras que impusieron los gobiernos principalmente de China, Europa y Latinoamérica, el ingreso de productos desde Estados Unidos a Colombia tuvo solo una pequeña disminución, ya que, en un principio, no se impusieron restricciones al comercio de bienes.

Según el informe de Espinosa (2021), durante el 2020, los sectores más afectados fueron los productos de maquinaria para la extracción de combustibles e industria con una disminución del 46%, las manufacturas con una disminución del 19% y el sector agropecuario y de alimentos con una reducción del 1,8% teniendo en cuenta que al ser Colombia un país productor de agro alimentos se importa menos que otros sectores.

Por otro lado, la investigación de Fernández y Ospina (2021), refieren que durante el periodo enero a junio del 2021, la movilización de carga por vía marítima en Colombia, disminuyó alrededor del 10,5% entre 2019 y 2020, donde el impacto del sector transporte, estuvo por encima de otras actividades económicas (-36%), aproximadamente, con un impacto del (-24%) para el transporte marítimo.

De esta manera se concluye que los sectores económicos a nivel nacional afectados por dificultades logísticas durante la pandemia, y la variación de fletes en las operaciones de tipo marítima internacional es debido al contexto sanitario de la pandemia, que impactó sustancialmente y de manera negativa las importaciones en todo el año 2020 expuesto por Puerta

y Labrador, (Puerta & Labrador, 2021), con lo cual se afectaron los sectores económicos, por la falta de materia prima y materiales para la producción en sus empresas y por ende su comercialización, generando choques entre la oferta y la demanda.

Asimismo, las restricciones fronterizas terrestre, aérea, fluvial y marítima, obstaculizaron las diversas actividades productivas, reduciendo ampliamente los bienes y servicios, lo cual llevó a los empresarios a tomar medidas para evitar el aumento del desempleo y minimizar el impacto negativo en sus estados financieros, e inestabilidad en el mercado.

Es así como los empresarios importadores de Palmira, independiente del sector económico al que pertenecían, debieron afrontar las dificultades logísticas de las importaciones, para lograr la sostenibilidad en medio de la incertidumbre y los cambios que se adoptaran por parte del gobierno nacional según trascurría la pandemia.

9.3 Retos logísticos que asumen los microempresarios importadores de Palmira, ante el comportamiento de los fletes internacionales marítimos, durante la pandemia.

La pandemia Covid 19, genero estados de incertidumbre a nivel mundial, ello por tratarse de un enemigo desconocido que prácticamente cerró todas las puertas al sector económico y comercial, sector que también tuvo que tomar medidas de carácter urgente para evitar que el impacto de la pandemia acabara con la sostenibilidad del mismo y las consecuencias que esto generaría. Apoyando el documento con investigaciones en los análisis, se refiere a Puerta y Labrador (2021), donde se destaca que los impactos en el protocolo de bioseguridad exigidos con el fin de minimizar el riesgo de contagio afectaron la comercialización y exportación de los diferentes productos, produciendo problemas en la optimización de la entrega e insatisfacción en la etapa final de producción.

En el caso particular de la zona objeto de estudio, es decir Palmira, se procede a mostrar los principales resultados obtenidos, donde se detectó que la totalidad de las empresas importadoras que hicieron parte del estudio están constituídas como Sociedad por Acciones Simplificadas S.A.S., como o muestra la figura 2.

Figura 2.

Tipo de empresa



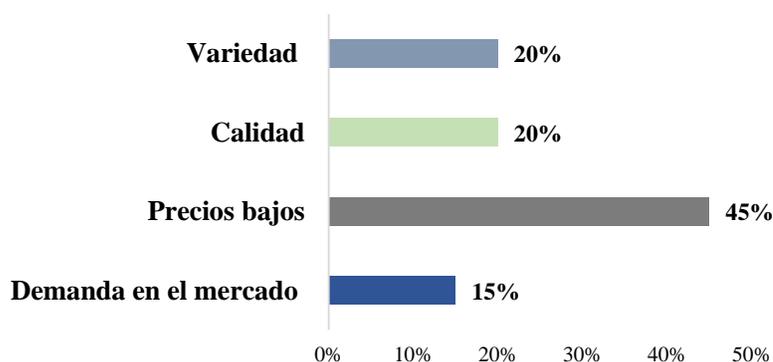
Nota. La gráfica representa la composición de las empresas participantes. Elaboración propia. ya que es el tipo de empresa más utilizado en el país creada mediante la Ley 1258 de 2008 (Congreso de la República de Colombia), se agrega que, el Colegio Colombiano de Juristas, refiere que las pymes recurren a este tipo de sociedad debido a que su constitución en comparación con otros tipos de sociedad solo exige de un documento privado lo que repercute en menores costos y tiempos, la responsabilidad de los socios está limitado a los aportes que éstos realicen, de igual manera puede ser constituida por una sola persona, el reglamento interno es generado a criterio del o de los socios, no requiere o de una junta directiva necesariamente, puede hacer uso de diversas clases y series, no exige de un tiempo de duración específico, su objeto social puede ser indeterminado, no necesita de un revisor fiscal, facilidad para operar y

administrar las operaciones y regular los derechos sobre el patrimonio, si se quiere liquidar el proceso resulta mucho más rápido, (Colegio Colombiano de Juristas – CCJ, 2016).

Ante la pregunta: ¿Cuál es la principal razón por la cual importa materia prima?, se encontró que el 45% consideran que los precios bajos, seguido de la variedad y calidad con un 20% cada uno, y un 15% demanda de mercado, como se muestra en la figura 3

Figura 3

¿Cuál es la principal razón por la cual importa materia prima?



Nota. Describe las principales causas por las que las Micro de Palmira, realizaron importaciones.

Desde luego, las importaciones permiten expandir las operaciones empresariales en el exterior incrementado la competitividad de las Mipymes en el mercado, de igual manera, ofrecen grandes ventajas dentro de las operaciones de éstas unidades donde los bajos precios son la razón principal.

Dicha situación obedece a que Colombia cuenta con distintas alianzas comerciales con países como Panama, Chile, México, Mercosur, Alianza Pacifico y con acuerdos como el TLC con Estados Unidos o las estrechas relaciones con la Union Europea (Ministerio de Comercio,

2021), alianzas que generan oportunidades para que la importación de algunos productos y materias primas libres de aranceles o impuestos lo que repercute en una reducción de costos para las empresas.

En referencia a los precios, la gerente de Intercomex (2022) conforme al anexo 4, indicó que, el incremento de los fletes que deben asumir los importadores, ha provocado que las empresas tengan que reestructurar sus procesos a fin de reducir en lo posible el costo de los productos; sin embargo y por más esfuerzos que se pretendan realizar, no es que se pueda hacer mucho para pagar costos marítimos más bajos, puesto que es una situación generalizada. Hoy por hoy los costos marítimos no los están asumiendo importadores o exportadores, sino los consumidores finales.

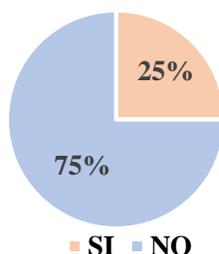
Esta situación es especialmente notoria en América, como lo expresa Drewy (2021), quien además refiere que en el continente Americano la situación cambia según cada país y los precios también, algo que depende de la clasificación de la empresa y su poder de negociación, pero en promedio se estaría hablando del aumento excesivo en los costos del flete de un contenedor antes y después de la pandemia por el Covid 19.

Por otra parte, como lo expreso Restrepo (2020), se podría pensar que los mercados sustitutos son la mejor opción para los microempresarios importadoras.

Con respecto a este contexto, se identificó, para el caso de Palmira, que el 75% de los empresarios participantes considera que la materia prima importada tiene mejor calidad que la adquirida a nivel nacional, mientras que el 25% considera lo contrario, como lo muestra la figura 4:

Figura 4.

¿Las materias primas que importa son mejores que las nacionales?



Nota. Porcentajes que indican la calidad de la materia prima que se importa por empresas microempresarias de Palmira – Valle del Cauca.

Lo anterior obedece a que, como es natural dentro de las economías nacionales, el proceso de importación no siempre corresponde a deficiencias de calidad del producto interno necesariamente sino a la necesidad de productos y materias primas que en muchas ocasiones no se produce en el contexto nacional, a la escasez en un momento dado, o como se pudo apreciar en la figura 2, a factores relacionados directamente, como son los precios del mercado internacional, la variedad o la demanda en el mercado.

Al respecto, se podría citar el ejemplo la investigación realizada en Ecuador por Orrala & Quirola (2021) y donde las importaciones que realizaba Estados Unidos de esta fruta han disminuido levemente, por el tipo de alianza o contrato comercial que sostienen, ya que los compradores prefieren adquirir la fruta a través de contratos a largo plazo, medida que se encuentra en Colombia y Costa Rica, a pesar de que Ecuador les brinda beneficios en el tema de calidad, ya que gran parte de sus habitantes prefieren el banano orgánico.

Sin embargo, es importante recalcar que, si bien Colombia es un país productor de gran cantidad de mercancías y materias primas de calidad, De hecho, de las 3.790 partidas arancelarias que el país importa desde China, alrededor de 790 cuentan con registro nacional,

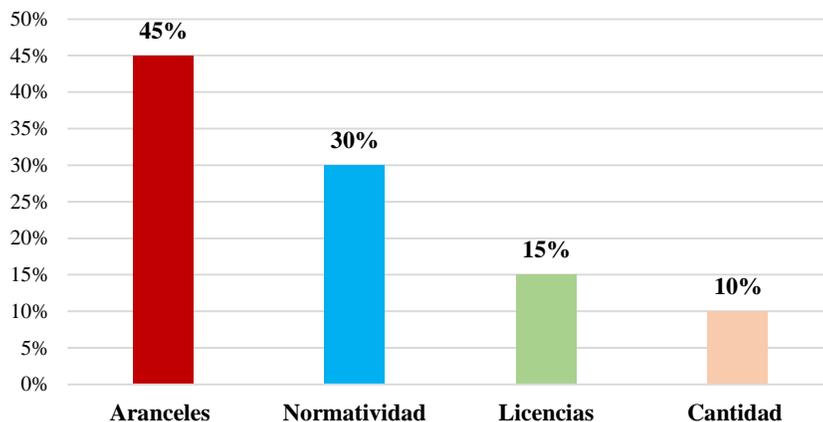
evidenciando que también se producen en Colombia (Restrepo citado por la Zuleta J., 2020), pero algunos microempresarios acuden al proceso de importación por efectivizar la productividad interna como lo sustenta la teoría de la ventaja comparativa, ya que en muchas ocasiones resulta más económico para los empresarios importar algunos productos en vez de adquirirlos en el contexto colombiano, debido a que son catalogados productos de exportación, ante lo cual, el precio de venta resulta mucho más rentable para exportar y por ende, venderlo en el mismo país saldría demasiado costoso.

Por otra parte, según al Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas DANE (2020), las materias primas resultan mejores que las nacionales cuando se trata de aquellos que suplen necesidades de productos que no son elaborados en el país como el caso de algunos repuestos para autos, trigo, tecnología, maquinaria, automóviles, aceites, grasas, ceras, bebidas, tabaco y manufactura, entre otros.

Con respecto al factor que consideran como principal barrera para realizar importaciones en Colombia, el 45% de las microempresas encuestadas en Palmira, indicaron que los aranceles, seguido de un 30% la normatividad, el 15% las licencias y un 10% la cantidad, como lo refiere la figura 5.

Figura 5

¿Qué factor considera como principal barrera para realizar importaciones en Colombia?



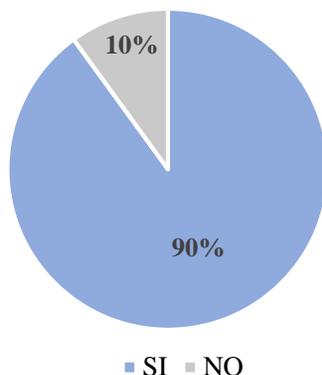
Nota. Factores mencionados por los empresarios micro que realizan importaciones desde Pamira, considerados estos como las principales barreras en Colombia.

Estos hallazgos ponen en contexto las principales barreras que enfrente el mercado colombiano cuando lleva a cabo procesos de importación; es por esto, que Procolombia, (2016) había indicado que una de las principales barreras que enfrentan los microempresarios importadores colombianos, esta directamente relacionado con los impuestos o aranceles, debido a que algunos productos están libres de ellos, dependiendo del país de procedencia, la mayoría de los productos y materias primas deben cumplir con dichos costos distorsionando el libre comercio, afectando la competitividad del producto en el mercado, situación que toma valor cuando el precio del dólar se incrementa, porque se elevan los costos a lo largo de la cadena de suministro.

Ante la pregunta realizada a los microempresarios, de que si considera que el precio elevado del dólar es un reto para realizar las importaciones, el 90% de ellos manifestaron que el precio elevado del dólar representa un reto para realizar las importaciones y para un 10% no, como queda claro en la figura 6.

Figura 6.

¿Considera que el precio elevado del dólar es un reto para realizar las importaciones?



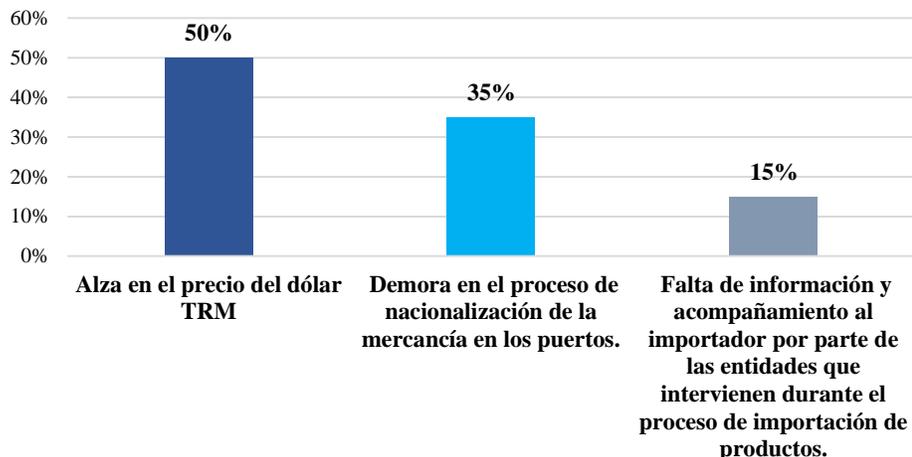
Es importante señalar que la variación del precio del dólar con tendencia al alza representa un desafío para las importaciones puesto que las transacciones y el proceso cambiario se da normalmente en esta moneda, de igual manera, cuando el dólar incrementa de valor, el costo y transporte de los productos y materias primas que se importan elevan su costo al igual que para el consumidor, lo que incide en que suceda lo mismo con la inflación y se afecte la economía del colombiano.

De hecho, según reportes del DANE (2021), de los 443 productos que hacen parte de la canasta familiar colombiana, el 19% son importados, es decir casi una quinta parte, situación que además resulta más crítica si se tiene en cuenta que dentro de dicho porcentaje se encuentra carne, lácteos, electrodomésticos, pescados, legumbres, entre otros.

Dentro de las preguntas siguientes, se les hizo énfasis en que manifestaran aquellos factores que han hecho que se les retrasara los procesos de importación, saliendo en mayor proporción con un 50% el alza del precio del dólar [TRM], especificándose en la figura 7.

Figura 7.

¿Cuáles son los factores que más les han retrasado los procesos de importación?



Nota. Factores mencionados por los microempresarios, que les han generado retrasos en los procesos importadores.

Dentro de los factores que más retrasa los procesos de importación según las microempresas encuestadas, el 50% de los encuestados refiere que el alza en el precio del dólar TRM , seguido por un 35% que refiere como factor principal la demora en el proceso de nacionalización de la mercancía en los puertos, y un 15% que señala la falta de información y acompañamiento al importador por parte de las entidades que intervienen durante el proceso de importación de productos,

De esta manera, los microempresarios señalan que la variación de la divisa incide en que la tasa de cambio se eleve a tal punto que los importadores deben abstenerse de pedidos o solicitudes buscando el momento oportuno para comprar, esto es, cuando la tasa tiende a la baja, lo cual, retrasa necesariamente el proceso productivo (DANE citado por Cajamarca I., 2021)

En cuanto a la demora del proceso de nacionalización, cabe resaltar que el gobierno de Colombia, contempla en el artículo 171 del Decreto 1165 (2019), que la recepción de materias

primas y mercancías puede permanecer hasta por un mes almacenada en puerto desde su llegada al país mientras se lleven a cabo los trámites de nacionalización. Sin embargo, según estudios del Banco de la República (2017), en el caso de la capital del país se estima que dicho proceso tarda en promedio entre 18 y 21 días dependiendo del puerto al que llegue donde los procesos logísticos son los más tardíos. Sin embargo, hay casos que pueden tardarse hasta 53 días entre permisos, autorizaciones, inspecciones, transporte interno y colocación. En todos estos se tienen en cuenta tiempo de reserva del avión o buque, liberación de aduana, descargue, depósito y entrega (Alfonso, Katherin, 2017).

Claro está que para el caso de las microempresas vallunas, debido a que se encuentra cerca al principal puerto de Buenaventura, aunque los tiempos son más reducidos, las demoras de nacionalización pueden obedecer a situaciones como huelgas o paros como se presentó en el 2021, a mercancías que no provengan de China, debido a que estas son las de mayor ingreso, haciendo que las operaciones de nacionalización provenientes de otros lugares se retrasen, a la violencia del sector de Buenaventura³ o a la falta de capacidad logística e infraestructura del puerto (Morales Osorno, Osorio Osorno, & Acevedo Orozco, 2016).

En cuanto a la falta de información y acompañamiento al importador por parte de las entidades que intervienen durante el proceso de importación de productos, según estudios realizados por la Universidad del Rosario y el Centro de Comercio Internacional (2015), en muchas ocasiones los importadores no cuentan con la información y apoyo suficiente para llevar

³ El Consejo Ciudadano para la Seguridad Pública y la Justicia Penal de México presentó, como cada año, el informe del Ranking de las 50 ciudades más violentas del mundo en el año 2021 y, aunque México se consolidó como el epicentro mundial de la violencia urbana con 18 ciudades en el top, **Colombia tiene 4 ciudades** que hacen parte del listado: **Buenaventura**, Cali, Palmira y Cúcuta (infobae.com, 2022). <https://www.infobae.com/america/colombia/2022/03/12/cuatro-ciudades-colombianas-entraron-en-el-top-50-de-las-mas-violentas-del-mundo/>

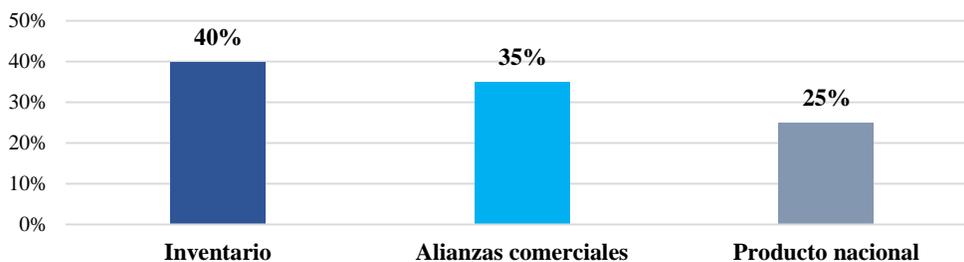
a cabo un proceso eficiente y efectivo que cubra sus intereses y necesidades en los tiempos definidos.

Lo anterior, debido a que, entre otros factores, no siempre se reconoce la cantidad y tipo de requisitos que incluye licencias, permisos sanitarios, normatividad técnica, controles legales, proceso aduanero, entre otros. En otros casos se evidencia el desconocimiento del mercado y de los acuerdos comerciales existentes, los procesos de logística más efectivos así como los contenidos de las medidas arancelarias y no arancelarias.

Según las microempresas encuestadas en Palmira, el 40% de los importadores, afronta una problemática de tipo logístico con una empresa internacional haciendo uso de los inventarios o stock con que cuenta, el 35% a través de la alianzas comerciales y un 25% con producto nacional, como se muestra en la figura 8.

Figura 8

¿Cómo afronta generalmente la empresa una problemática de tipo logístico con una empresa internacional?



Nota. Problemáticas de tipo logístico que más vienen afrontando, los microempresarios importadores de Palmira

En este sentido, debido a la falta de capacidad de respuesta y por la ruptura de la cadena de suministro durante la pandemia, las empresas tuvieron que recurrir a otras estrategias para

lograr suplir las necesidades y tiempos cuando se presentan problemas con el proveedor internacional.

En este aspecto, se ven obligados a recurrir al stock con que cuenten en tanto dichos problemas se solucionan buscando atender con normalidad las solicitudes de los consumidores o clientes puesto que es una de las premisas de aquellas unidades económicas donde la importación es el centro de sus operaciones.

En otros casos deben recurrir a otras unidades económicas que comercialicen, produzcan o posean stock del producto o materia prima que se requiere para operar e incluso optar por la adquisición de producto nacional si está disponible buscando siempre suplir las necesidades del usuario.

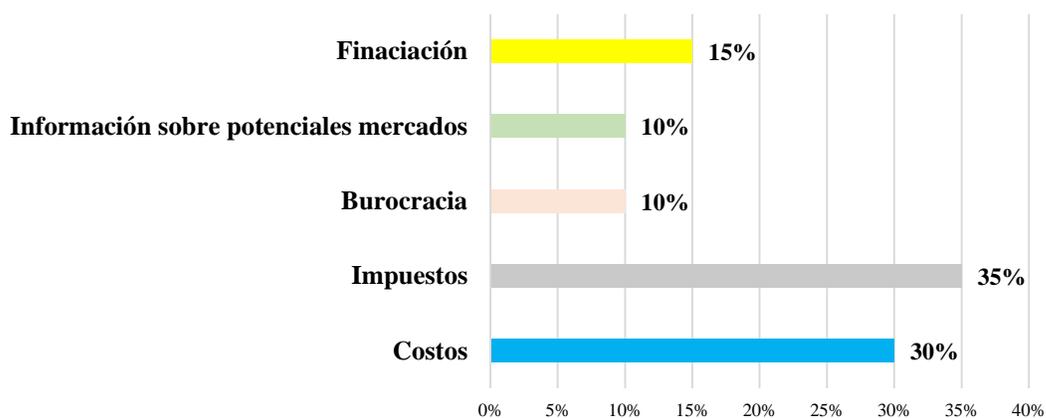
Aquí cabe resaltar que, según la Asociación Nacional de Industriales – ANDI (2021), cuando se presentan problemas con el proveedor internacional es conveniente recurrir a ciertas acciones con el fin de hacer frente a dichas situaciones de manera efectiva pudiendo mencionar el desarrollo de nuevas formas de producción para cubrir la oferta de los productos o materias primas, reconocer los sectores que están obligados a sostener altos niveles de dependencia internacional como el caso del sector de maquinaria, tecnología, medicamentos, entre otros, o desarrollar estrategias para incentivar la producción interna para proveer empresarios a nivel local y regional.

Sumado a lo anterior, se puede propender por solicitar reformas para apoyar los procesos comerciales de manera que resulten un poco más económicos, monitorear los niveles de inventarios, atender requerimientos de empresarios que comercialicen productos pero que no los produzcan, hacer uso de herramientas tecnológicas para minimizar tiempos de logística, diseñar programas de contingencia, entre otros.

Dentro de los principales problemas al momento de realizar una importación en Colombia con una empresa internacional, las empresas encuestadas en Pamira, contestaron con un 35% que los impuestos, seguido de 30% los costos, el 15% la financiación, un 10% la burocracia y otro 10% por la información sobre potenciales mercados., tal como se refiere en la figura 9.

Figura 9

¿Cuáles son las principales problemáticas al momento de realizar una importación en Colombia con una empresa internacional?



Nota. Muestra las principales problemáticas que han asumido los microempresarios, al momento de realizar importaciones desde Palmira.

Estos hallazgos respaldan los resultados de las gráficas anteriores y coinciden con los datos de Procolombia (Procolombia, 2016), cuando indica que los impuestos y aranceles son una de las principales afectaciones de importar en el país, especialmente cuando el dólar presentan alzas significativas como las que se han venido presentando de manera más reciente, lo cual, también repercute en que se incrementen los costos de la materia prima y mercancías, dificultando sostener un equilibrio en el mercado que no afecte al consumidor.

De igual manera, y aunque el Decreto 1165 (2019) admite los tiempos moderados para nacionalizar y reclamar mercancías y materias primas, en algunas ocasiones se dificulta la financiación para efectuar los pagos en los tiempos definidos por el proveedor dependiendo de las condiciones socioeconómicas y locativas.

Finalmente, se ha querido terminar con los estudios realizados por la Universidad del Rosario y el Centro de Comercio Internacional (2015), indicando que la burocracia es otro problema latente debido a que los trámites para llevar a cabo procesos de importación se convierten en una actividad compleja con deficiencias comunicacionales y carente cooperación entre los organismos de control y el gobierno, ocasionando siempre pérdidas económicas para el tejido empresarial; además de que el no conocer adecuadamente los mercados potenciales para establecer relaciones comerciales, ha coadyuvado a que se debilite aún más la oportunidad de ampliar la participación en el mercado e incrementando los costos de los proveedores existentes por medidas arancelarias y no arancelarias, siendo estas últimas las de mayor impacto.

10. CONCLUSIONES

Este trabajo se desarrolló por medio de un estudio descriptivo deductivo, donde los datos se recolectaron por medio de una encuesta realizada a 20 empresas importadoras de la ciudad de Palmira; entrevista a directivos de empresas importadoras e información secundaria de investigaciones científicas, a través de lo cual se concluye:

En cuanto al proceso importador que vienen asumiendo los microempresarios de la ciudad de Palmira durante la pandemia, el Gobierno Nacional estableció a través del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, el proceso de importación general que deben asumir las microempresas en Colombia, el cual consiste primeramente en la identificación de la subpartida arancelaria, posteriormente se debe llevar a cabo un registro para importar, ejecutar el

estudio de mercado para establecer las condiciones del mercado y con ello identificar el producto a importar, realizar los respectivos trámites del Ministerio de Comercio, Industria y Transporte – MinCIT, realizar los respectivos pago de divisias, verificar los términos de la negociación dentro del contexto internacional y nacionalizar el producto o materia prima, sin embargo y como se estipulo en el Decreto 463 del 2020, durante la emergencia sanitaria provocada por el covid 19 se modificó parcialmente el arancel de aduanas para la importación de medicamentos, dispositivos médicos, reactivos químicos, artículos de higiene y aseo, insumos, equipos y materiales requeridos para el sector agua y saneamiento básico, además se agilizaron los trámites para garantizar la disponibilidad de insumos básicos y sanitarios en el marco de la emergencia.

Los principales retos logísticos que vienen asumiendo los Microempresarios de la ciudad de Palmira, conforme al contexto del comportamiento de los fletes internacionales marítimos durante la Pandemia, se relacionan directamente con el alza en el precio final del producto, la no disponibilidad de materia prima, la calidad de los mercados sustitutos nacionales frente a la materia prima importada, el alto costo de los aranceles, la volatilidad en el precio del dólar y el sector económico de cada empresa, retos que sin duda están relacionados fuertemente con la escases de contenedores como lo expresa Allegrezza (2021).

En relación al precio final del producto, el incremento de los fletes que deben asumir los importadores, ha provocado que las empresas tengan que reestructurar sus procesos a fin de reducir en lo posible el costo de los productos (Intercomex, 2022).

De esta manera y a pesar de que los mercados sustitutos nacionales suelen ser una excelente opción para minimizar costos ya que Colombia cuenta con una amplia variedad de sustitutos, la investigación encontro que el 75% de los importadores consideran se vería afectada la calidad del producto, o como lo menciona Restrepo (2020) para los empresarios importar

algunos productos en vez de adquirirlos en el contexto colombiano es más económico y efectiviza la productividad interna.

Otro de los retos a los que enfrentan el 45% de los microempresarios de Palmira son los aranceles, un 30% la normatividad seguido de las licencias con el 15% y la cantidad con un 10%, sin embargo y a pesar de que durante el periodo de estudio, el gobierno nacional elimino aranceles y flexibilizo la normatividad [Decreto 462 y 463 (Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, 2020)], para permitir la importación de bienes indispensables durante la pandemia, no fue suficiente y menos para aquellos sectores no incluidos en las excepciones, quienes además debieron afrontar la no disponibilidad de materia prima por las restricciones impuestas en el periodo.

Otro gran desafío a que se enfrentan los microempresarios, es la volatilidad en el precio del dólar, tal como lo ha asegurado el Departamento Administrativo Nacional de Estadística, por tanto, deben abstenerse de pedidos o solicitudes buscando el momento oportuno para comprar, (DANE citado por Cajamarca I., 2021). Si embargo, durante la pandemia por el Covid 19, se establecieron restricciones a las importaciones, consistente en priorizar aquellas que bienes indispensables durante la emergencia sanitaria (medicamentos, insumos medicos, alimentos, entre otros), eliminado aun el pago de aranceles y estableciendo limites en la cantidad de productos para impedir el monopolio de los mismo y garantizar una distribucion equitativa de los bienes.

Sin embargo y a pesar de los esfuerzos, Cadavid, Posada y Tabares (2021), sostienen que la economía colombiana se vio fuertemente afectada desde la aparición del Covid 19, por la incertidumbre generada no solo en Colombia sino en el mundo y que efectivamente ocasionó afectaciones en el nivel de productividad, llevando al cierre de empresas, el aumento del

desempleo y, por consiguiente, afectando los niveles de consumo, además del déficit en la balanza comercial del país, que, aunque ha sido una constante en los últimos años, se vio profundizada por la situación de la pandemia.

Siguiendo con los hallazgos de la investigación, se identificó que los sectores económicos que mayores dificultades logísticas durante la pandemia, por la variación de fletes en las operaciones de tipo marítima internacional fueron los productos de maquinaria para la extracción de combustibles e industria, quienes presentaron una disminución del 46%, las manufacturas con una disminución del 19% y el sector agropecuario y de alimentos con una reducción del 1,8% teniendo en cuenta que al ser Colombia un país productor de agro alimentos se importa menos que otros sectores (2021).

11. RECOMENDACIONES

Se recomienda para que se mejore el afrontar los retos logísticos que asumen los microempresarios importadores de Palmira, ante el comportamiento de los fletes internacionales marítimos, durante la pandemia que las empresas importadoras de Palmira realicen estudios a fondo, que les facilite el desarrollo de planes estratégicos alternativos, frente a desafíos imprevistos como ha sido la pandemia, y que puedan afectar de manera negativa la estabilidad económica y funcional de la empresa.

Dentro de estas alternativas, se debe evaluar la inclusión de mercados sustitutos nacionales o la economía cerrada, lo cual no solo permitiría asegurar una continuidad en la producción de sus productos, sino que además fortalecería la reactivación económica del país.

Se recomienda también revisar la disponibilidad de los productos importados en los países con los cuales Colombia tienen convenios, tratados de libre comercio o alianza, ya que

ello significa una gran disminución de los costos de aranceles e impuestos, lo cual se reflejaría en el precio final del producto como ventaja competitiva en el sector.

Finalmente, se considera pertinente, que los empresarios importadores debieran suscribirse a los acuerdos comerciales vigentes, sea a nivel regional y/o multilateral, estableciendo medidas de prevención y mitigación de los retos que supongan la pandemia o algún imprevisto natural que pueda amenazar sus intereses.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Alfonso, Katherin. (18 de Septiembre de 2017). *Proceso de ingreso de una mercancía al país dura 18 días, según estudio del Banrep*. Obtenido de <https://www.larepublica.co/economia/proceso-de-ingreso-de-una-mercancia-dura-18-dias-segun-estudio-del-banrep-2549348#:~:text=Hacienda-,Proceso%20de%20ingreso%20de%20una%20mercanc%C3%ADa%20al%20pa%C3%A1is,d%C3%ADas%20seg%C3%BAn%20estudio%20del%20Banrep&>
- Allegrezza, R. (07 de Diciembre de 2021). *Why there will be no end to the global container crisis anytime soon*. Obtenido de <https://businessofhome.com/articles/why-there-s-no-fix-to-the-global-container-crisis-anytime-soon>
- Álvarez-Busto, A., Fernández, A., Rubiera, C., Carrocera, E., Manzano, F., Rodríguez, F., . . . González, M. (2020). *Pandêmon Nosêma: A Historiographic Review of How Societies. Historiografías*, 6-39. Obtenido de file:///C:/Users/tinac/Desktop/TESIS%20ALISSON/MAYO/1hyt_alvarez1.pdf
- Arrieta, E. (2021). *Método inductivo y deductivo. Diferenciador*.
- ASOCAÑA. (2022). *Informe Anual 2020-2021*. Santiago de Cali: Asocaña.

- Asociación Nacional de Industriales – ANDI citado por Grupo Bancolombia. (21 de Diciembre de 2021). *Crisis en la logística internacional: retos y oportunidades*. Obtenido de <https://www.bancolombia.com/wps/portal/empresas/capital>
- Barleta, E. P., & Sánchez, R. J. (2021). *Informe Portuario 2020: el impacto de la pandemia del COVID-19 en el comercio marítimo, transbordo y throughput de los puertos de contenedores de América Latina y el Caribe*. Boletín FAL.
- Barlow, P. V.-S., McKee, M., Labonté, R., & Stuckler, D. (2021). COVID-19 and the collapse of global trade: building an effective public health response. *The Lancet Planetary Health*, 5(2), e102-e107.
- Barría, C. (2021). La emergencia de los contenedores: cómo una de las mayores crisis del transporte marítimo de la historia puede afectar tu bolsillo. *BBC News Mundo*. Recuperado el 26 de Febrero de 2022, de <https://www.bbc.com/mundo/noticias-58324770>
- Britez, G. D., Duarte, N. D., Duarte, J. A., & Resquín, M. F. (2021). Pandemia y las exportaciones de carne paraguaya: análisis preliminares a un año del evento. *Encontro Internacional de Gestão, Desenvolvimento e Inovação (EIGEDIN)*, 5(1), 1-4.
- Cadavid García, M., Posada Cano, E. D., & Tabares Giraldo, M. C. (2021). Cadavid García, M., Posada Cano, E. D., & Tabares Giraldo, M. C. (2021). Análisis de los efectos de la pandemia covid-19 en el comercio internacional de Colombia (2019-2020). *Repositorio ESUMER*, 1-36.
- Calderon, A. (03 de Julio de 2020). 8 Ventajas y Desventajas del Transporte Marítimo. *Internacionalmente*. Recuperado el 11 de Marzo de 2022, de <https://www.internacionalmente.com/ventajas-desventajas-transporte-maritimo/>

Camara de Comercio Cali. (2021). *Informe empresarial*. Santiago de Cali: Camara de Comercio Cali.

Camara de Comercio de Cali. (2022). *Enfoque competitivo*. Santiago de Cali: Cámara de Comercio de Cali .

Camara de Comercio Palmira. (2021). *Anuario Estadístico de Palmira 2021* . Palmira: Camara de Comercio.

Camara de Comercio Palmira. (2021). *Dinámica Empresarial Palmira, Candelaria, Florida y Pradera 2021*. Camara de Comercio Palmira.

CEPAL. (2021). *Los efectos del COVID-19 en el comercio internacional y la logística*. Santiago de Chile: CEPAL.

Colegio Colombiano de Juristas – CCJ. (2016). *Ventajas y Desventajas de una S.A.S. en Colombia*. Recuperado el 20 de Abril de 2022, de <https://abogadocolombia.wordpress.com/2016/08/03/ventajas-y-deventajas-de-una-s-a-s/>

Coll Morales, F. (14 de Octubre de 2021). *Francisco Coll Morales, 14 de octubre, 2021*.
Obtenido de <https://economipedia.com/definiciones/modelo-heckscher-ohlin.html>

Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (2020). *Los efectos del COVID-19 en el comercio internacional y la logística*. Santiago de Chile: División de Comercio Internacional e Integración de la CEPAL.

Compite 360. (20 de Marzo de 2022). *Compite 360 Informacion Empresarial de Colombia*.
Obtenido de <https://www.compite360.com/>

Congreso de la República de Colombia. (05 de Diciembre de 2008). *Ley 258*. Recuperado el 20 de Abril de 2022, de

https://www.redjurista.com/Documents/ley_1258_de_2008_congreso_de_la_republica.aspx#/

DANE citado por Cajamarca I. (11 de Agosto de 2021). *Con el dólar rondando los \$4.000, se encarecen los productos de la canasta básica*. Obtenido de

<https://www.larepublica.co/finanzas/con-el-dolar-rondando-los-4000-se-encarecen-los-productos-de-la-canasta-basica-3215160>

Departamento Administrativo Nacional de Estadística – DANE. (22 de Enero de 2020). Los productos que más importa Colombia. *El Tiempo*, pág. en línea. Recuperado el 11 de Abril de 2022, de (2020). . En: *El Tiempo*. [en línea]. [Consultado el 11 de abril de 2022]. Disponible en: <https://www.eltiempo.com/economia/sectores/productos-que-mas-se-impo>

Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales – DIAN. (2021). *Cuáles son los productos que importa Colombia*. Obtenido de <https://blog.legis.com.co/comercio-exterior/cuales-son-los-productos-que-importa-colo>

Dirección Genral Marítima. (27 de Junio de 2020). *Resolución 0275*. Obtenido de chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/viewer.html?pdfurl=https%3A%2F%2Fwww.dimar.mil.co%2Fsites%2Fdefault%2Ffiles%2Fnormatividad%2FResolucion_275_de_l_27_de_junio_de_2020.pdf&clen=565584

Equipo editorial, Etecé. (16 de Julio de 2021). *Transporte marítimo*". . Obtenido de <https://concepto.de/transporte-maritimo/>

Espinosa Cepeda, D. (2021). El impacto del Covid 19 en el comercio internacional de Colombia y Brasil durante el año 2020. *Repositorio Universidad Militar Nueva Granada*, 1-23.

- Espinosa, M. (31 de Enero de 2022). Crisis logística seguirá en 2022. (L. Mouthón, Entrevistador)
- Fernández Martínez, D., & Ospina Astros, Y. (2021). Impacto de la pandemia del covid-19 en las operaciones de importación y exportación de mercancías por vía marítima en Colombia. *Repositorio UAN*, 1-45.
- Forero-Saldarriaga, S. P.-R., Estupiñán-Paredes, R. N., Coy-Pedraza, L. C., Moreno-Ruiz, N. L., & Castellanos-Parada, J. (2022). Infección por SARS-CoV-2 y miocarditis. *Medicina y Laboratorio 26(1)*, 35-46.
- García, T. (2003). El cuestionario como instrumento de investigación/evaluación. *Centro Universitario Santa Ana*. Obtenido de García, T. (2003). El cuestionario como instrumento de investigación/evaluación. México: Centro Universitario Santa Ana. Obtenido de http://cvonline.uaeh.edu.mx/Cursos/Maestria/MTE/Gen02/seminario_de_tesis/Unidad_4_anterior/Lect_El_Cuestionario.pdf
- Hernández Sampierí, R., Fernández Collado, C., & Baptista Lucio, P. (2006). *Metodología de la Investigación*. México, D. F.: McGraw-Hill.
- Hillebrand. (2022). *Where are all the containers? The global shortage explained*. Obtenido de <https://www.hillebrand.com/media/publication/where-are-all-the-containers-the-global-shortage-explained>
- Intercomex, G. (11 de Marzo de 2022). Visualización de problemáticas de microempresarios de la ciudad de Palmira. (S. López, & A. Mosquera, Entrevistadores)
- Logística Internacional, Transporte de Carga. (15 de Diciembre de 2021). *Consolidación de carga*. Obtenido de <https://volca.com/consolidacion-de-carga/>

Ministerio de Comercio. (2021). *Informe sobre los acuerdos comerciales vigentes de Colombia*.

Bogotá DC: Mincit.

Ministerio de Comercio. (2022). *Información: Perfiles Económicos Departamentales*. Bogotá:

Mincomercio.

Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. (16 de Marzo de 2020). *Decreto 410*. Recuperado

el 01 de Mayo de 2022, de chrome-

extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.mincit.gov.co/getattachment

/3e6c5d71-7857-437d-9a06-25298b31cf9c/Decreto-410-del-16-de-marzo-de-2020-por-

el-cual-se.aspx

Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. (22 de Marzo de 2020). *Decreto 463*. Recuperado

el 01 de Mayo de 2022, de chrome-

extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://dapre.presidencia.gov.co/normativ

a/normativa/DECRETO%20463%20DEL%2022%20DE%20MARZO%20DE%202020.p

df

Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. (2022). *¿Cómo importar a Colombia?* Recuperado

el 01 de Mayo de 2022, de [https://www.mincit.gov.co/estudios-economicos/como-](https://www.mincit.gov.co/estudios-economicos/como-importar-a-colombia)

[importar-a-colombia](https://www.mincit.gov.co/estudios-economicos/como-importar-a-colombia)

Ministerio de Defensa Nacional; Dirección General Marítima. (2021). *Estadísticas Anuales de*

Transporte Marítimo en Colombia 2020. Bogotá DC: Dimar. Obtenido de chrome-

extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/viewer.html?pdfurl=https%3A%2F%2Fw

ww.dimar.mil.co%2Fsites%2Fdefault%2Ffiles%2Fnoticias%2Festad%25C3%25ADstica

s%2520Anuales%2520de%2520Transporte%2520Mar%25C3%25ADtimo%2520en%25

20Colombia.pdf&cflen=1195158

- Ministerio de Hacienda y Crédito Público. (02 de Julio de 2019). *Decreto 1165*. Obtenido de <https://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=30036618>
- Moldtrans. (03 de Diciembre de 2020). *Principales características del transporte marítimo*. Obtenido de https://www.moldtrans.com/principales-caracteristicas-del-transporte-maritimo/#Caracteristicas_transporte_maritimo
- Morales Osorno, L. M., Osorio Osorno, M. C., & Acevedo Orozco, A. M. (2016). La nacionalización de mercancías en el puerto de Buenaventura. Causales de demora. Facultad de estudios internacionales. Institución Universitaria Esumer. Medellín. *Institución Universitaria Esumer*, 1- 86. Obtenido de <http://repositorio.esumer.edu.co/jspui/handle/esumer/2368>
- Mouthón, L. (31 de Enero de 2022). Crisis logística seguirá en 2022, dicen expertos. Obtenido de <https://www.elheraldo.co/economia/crisis-logistica-seguira-en-2022-dicen-expertos-883847>
- Organización de Naciones Unidas [ONU]. (18 de Noviembre de 2021). *El impacto de la COVID-19 ha dejado al comercio marítimo tocado, pero no hundido*. Obtenido de <https://news.un.org/es/story/2021/11/1500122>
- Organización Panamericana de la Salud. (11 de Marzo de 2020). *La OMS caracteriza a COVID-19 como una pandemia*. Obtenido de <https://www.paho.org/es/noticias/11-3-2020-oms-caracteriza-covid-19-como-pandemia>
- Orrala, L. M., & Quirola, P. P. (2021). *Análisis de las exportaciones de banano ecuatoriano durante el periodo 2010-2019 y efectos ocasionados por la pandemia Covid-19*. Guayaquil Ecuador: Bachelor's thesis, Universidad de Guayaquil. Facultad de Ciencias Económicas.

Ortiz, A. (16 de Febrero de 2021). *Transporte marítimo: Definición, ventajas y características*.

Obtenido de <https://www.dripcapital.com/es-mx/recursos/blog/transporte-mar%C3%ADtimo#1>

Pedrosa, S. J. (04 de Octubre de 2016). *Teoría de la ventaja comparativa*. Obtenido de

<https://economipedia.com/definiciones/teoria-de-la-ventaja-comparativa.html>

Portafolio. (17 de Julio de 2020). Importaciones de Colombia bajaron 40% en mayo. *Portafolio*,

pág. Online. Recuperado el 01 de Mayo de 2022, de

<https://www.portafolio.co/economia/noticias-coronavirus-importaciones-de-colombia-bajaron-40-en-mayo-542814>

Portafolio. (22 de Marzo de 2021). "Aspiramos tener mayor participación de carga". pág. online.

Recuperado el 26 de Febrero de 2022, de <https://www.portafolio.co/economia/sociedad-portuaria-de-buenaventura-aspiramos-tener-mayor-participacion-de-carga-puertos-550282>

Procolombia. (2016). *Conozca las diferencias entre aranceles y subpartidas arancelarias*.

Obtenido de <https://procolombia.co/actualidad-internacional/agroindustria/conozca-las-diferencias-entre-aranceles->

Puerta, C. L., & Labrador, L. M. (2021). Logística y transporte internacional frente al COVID 19 a nivel mundial. *Repositorio UCC*, 1-21.

Restrepo citado por la Zuleta J. (05 de Junio de 2020). ¿Nacional o importado? *LR, La*

República, pág. Online. Obtenido de <https://www.larepublica.co/analisis/juan-carlos-zuleta-acevedo-532896/nacional-o-importado-3014576>

Restrepo citado por Portafolio. (31 de Marzo de 2020). Sustitución, la clave para el comercio en la pandemia. *Portafolio*, pág. Online. Obtenido de

<https://www.portafolio.co/economia/sustitucion-la-clave-para-el-comercio-en-la-pandemia-539578>

Rincón, N. (31 de Enero de 2022). Crisis logística seguirá en 2022. (L. Mouthón, Entrevistador)

Rodríguez, M., & Sánchez, D. (2020). El comercio exterior colombiano y las leyes para mitigar el impacto de la pandemia por COVID-19. *Repositorio Universidad de Cordoba*, 1-48.

SafeLink México. (11 de Enero de 2022). *Comercio Y Logística Internacional En 2022:*

Pronósticos E Implicaciones. Obtenido de <https://www.safelinkmexico.com/comercio-y-logistica-internacional-en-2022-pronosticos-e-implicaciones/>

Sampieri Hernández, R., Collado Fernández, C., & Lucio Baptista, M. d. (2014). *Metodología de la Investigación*. México D.F.: McGraw Hill Interamericana Editores.

Sánchez Suárez, Y., Pérez Castañeira, J. A., Sangroni Laguardia, N., Cruz Blanco, C., & Medina

Nogueira, Y. E. (2021). Retos actuales de la logística y la cadena de suministro.

Ingeniería Industrial, 42(1), 169-184. Recuperado el 07 de Marzo de 2022, de

http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1815-59362021000100169&lng=es&tlng=es.

Sánchez, R. J., & Weikert B, F. (2020). *Logística Internacional Pospandemia: Análisis de la Industria Aérea y la de Transporte Marítimo de Contenedores*. ECLAC.

Schnurr, R. E., & Walker, T. R. (2019). *Marine Transportation and Energy Use*. Obtenido de

<https://www.sciencedirect.com/topics/earth-and-planetary-sciences/marine-transportation>

Software DELSOL. (2022). *Ventaja comparativa*. Obtenido de

<https://www.sdelsol.com/glosario/ventaja-comparativa/>

Universidad del Rosario y Centro de Comercio Internacional citado por Gúesguán Serpa, Oscar.

(15 de Marzo de 2015). “*Problemas para el comercio exterior están en Colombia*”.

Obtenido de Colombia Legal Corporation

Velandia Mesa, A. I. (2021). Repercusiones del covid19 en la cadena de suministro con base en

el comercio. *Repositorio Universidad Militar Nueva Granada*, 5.

Villarruel, O. (31 de Enero de 2022). Crisis logística seguirá en 2022. (L. Mouthón,

Entrevistador)

Volca Freight Forwarders. (Enero de 28 de 2022). *Costo de flete marítimo por contenedor 2022:*

esto debes saber. Obtenido de <https://volca.com/costo-flete-maritimo/>

Anexos

Anexos I. Comparación de la actividad portuaria de contenedores en América, periodo enero mayo 2019/2020.

	Puertos y porcentaje de la actividad portuaria de cada país	País	Participación en el total regional en unidades equivalentes a 20 pies (TEU) (2019)	Variación enero-mayo 2020
	Puertos con caídas de actividad		43,4	
Mayores	Buenaventura (25%)	Colombia	2,1	-32,9
	Valparaíso (31%)	Chile	1,7	-28,0
	Lázaro Cárdenas (19%)	México	2,4	-18,8
	Freeport (85%)	Bahamas	2,6	-16,6
	Caucedo (67%)	República Dominicana	2,3	-15,0
	Altamira (13%)	México	1,6	-14,9
	San Antonio (60%)	Chile	3,2	-10,2
	Veracruz (16%)	México	2,1	-9,8
	Río Grande (7%)	Brasil	1,4	-9,5
	Brasil, otros (28%)	Brasil	5,3	-7,0
	Iquique (6,1%)	Chile	0,2	-6,4
	El Callao (86%)	Perú	4,3	-5,9
	Manzanillo (42%)	México	5,7	-3,8

Nota. Imagen tomada de la investigación “Repercusiones del covid19 en la cadena de suministro con base en el comercio” (Velandia Mesa, 2021).

Anexos 2. Exportaciones por grupo de producto en el Departamento del Valle del Cauca

V1	<i>Año completo</i>				<i>Año acumulado*</i>			
	2019	2020	Var. % 20	Part. % 2020	2020	2021	Var. % 21	Part. % 2021
Total	1.864.345	1.812.932	-2,8	100,0	1.634.206	1.633.484	-0,0	100,0
Minero - energético	66.420	63.974	-3,7	3,5	63.455	8.151	-87,2	0,5
No Minero - energético	1.797.925	1.748.958	-2,7	96,5	1.570.751	1.625.333	3,5	99,5
Agroindustrial	493.431	544.332	10,3	30,0	489.702	483.454	-1,3	29,6
Industria básica	461.256	389.469	-15,6	21,5	350.575	364.367	3,9	22,3
Industria Liviana	395.784	368.614	-6,9	20,3	326.221	407.251	24,8	24,9
Maquinaria y equipo	231.622	231.790	0,1	12,8	209.062	229.217	9,6	14,0
Agropecuaria	214.022	213.208	-0,4	11,8	193.765	137.917	-28,8	8,4
Industria automotriz	1.650	1.328	-19,5	0,1	1.226	2.912	137,5	0,2
Demás productos	160	217	35,6	0,0	200	215	7,5	0,0

Cifras expresadas en miles de dólares FOB.

Nota: Según clasificación MinCIT.

Nota. La tabla presenta cifras de incremento y descenso de las exportaciones en productos del Valle del Cauca durante el periodo 2020, 2021 tomando como referencia el año 2019.

Anexos 3. Entrevista a la Gerente de Intercomex: visualización de problemáticas de microempresarios de la ciudad de Palmira

Razón Social: **COMERCIALIZADORA INTERCOMEX**

Dirección: Cra. 29 # 31-41 oficina 302, Palmira, Valle del Cauca

Actividad Económica: _Exportación, importación, asesorías en comercio exterior

1. ¿Hace cuánto tiempo lleva de constituida la empresa INTERCOMEX en la Ciudad de Palmira?
2. ¿Conforme a la experiencia de la empresa en el mercado, que retos u obstáculos han venido afrontando en el proceso de la Pandemia?
3. ¿Qué opinan sobre los costos internacionales marítimos, como lo han afrontado los micro empresarios y pequeños empresarios de Palmira?
4. ¿Cuáles son los factores internos y externos que ustedes visualizan son los que más han influenciado en el proceso de cambios internacionales, conforme al contexto de la Pandemia?
5. ¿Qué comentan los empresarios o microempresarios de Palmira?
6. De los países a los que exporta Intercomex, mencione los 3 que más restricciones durante la pandemia
7. ¿En qué instituciones públicas o privadas se han apoyado en el proceso de exportación?
8. ¿Cómo manejan la variación de la TRM?

Nota. Preguntas a la empresa Intercomex de Palmira, sobre las problemáticas que han asumido los micros empresarios y de pequeñas empresas de la ciudad.

Anexos 4. Listado de empresas Importadoras de Palmira

No.	EMPRESA	Actividad principal	Clasificación
1.	Italcol de Occidente S.A	Elaboración de alimentos preparados para animales	Mayor de 100.000.000.000
2.	Harinera del Valle S.A	Elaboración de productos de molinería	Mayor de 100.000.000.000
3.	Sucroal S.A	Fabricación de otros productos químicos n c p	Mayor de 100.000.000.000
4.	Quimpac de Colombia S.A	Fabricación de sustancias y productos químicos básicos	Mayor de 100.000.000.000
5.	Metrokia S.A	Comercio de vehículos automotores nuevos	Mayor de 100.000.000.000
6.	Refinadora Nacional de Aceites y Grasas S.A.S	Elaboración de aceites y grasas de origen vegetal y animal	Mayor de 100.000.000.000
7.	Agroavícola San Marino S.A.	Cría de aves de corral	Mayor de 100.000.000.000
8.	Ingeniería Maquinaria y Equipos de Colombia Sociedad por ACC	Comercio al por mayor de maquinaria y equipo agropecuarios	Mayor de 100.000.000.000
9.	Amtor Holdings Australia Pty Ltd Sucursal Colombia	Fabricación de artículos de plástico n c p	Mayor de 100.000.000.000
10.	Vigomez S.A.S	Comercio al por mayor de productos alimenticios	Entre 20.000.000.000 y 100.000.000.000
11.	Triada Ema S.A. Sucursal Colombia	Fabricación de abonos y compuestos inorgánicos nitrogenados	Entre 20.000.000.000 y 100.000.000.000
12.	Compañía Colombiana de Empaques Bates S.A	Fabricación de papel y cartón ondulado (corrugado) fabricación de envases empaques y de embalajes de papel y cartón	Entre 20.000.000.000 y 100.000.000.000
13.	Ingenio Providencia S.A.	Elaboración y refinación de azúcar	Mayor de 100.000.000.000
14.	Avícola Campofresco	Comercio al por menor de carnes (incluye aves de corral) productos cárnicos pescados y productos de mar en establecimientos especializados	Entre 20.000.000.000 y 100.000.000.000
15.	Italcol S. A	Elaboración de alimentos preparados para animales	Mayor de 100.000.000.000
16.	Impomedical equipos suministros médicos S.A	Comercio al por mayor de otros tipos de maquinaria y equipo n c p	Entre 20.000.000.000 y 100.000.000.000
17.	Plastic Films Internacional S.A (Plafilms Internacional)	Fabricación de artículos de plástico n c p	Entre 20.000.000.000 y 100.000.000.000
18.	Industria Gráfica Latinoamericana S.A.S	Actividades de impresión	Entre 20.000.000.000 y 100.000.000.000
19.	Aptar Cali S.A.S	Otras industrias manufactureras n c p	Entre 20.000.000.000 y 100.000.000.000
20.	Del Alba S. A	Elaboración de otros productos alimenticios n c p	Entre 20.000.000.000 y 100.000.000.000

Nota. Datos tomados del Anuario Estadístico de Palmira 2021 (Camara de Comercio Palmira)

Anexos 5. Diseño de encuesta por variables claves a Microempresarios Importadores de Palmira

A las siguientes preguntas MARCAR CON UNA (X) la respuesta que considere aplica:

Variable 1: Caracterización Proceso Importador

Pregunta 1: Tipo de Empresa

Persona Natural	
Persona Jurídica	
Empresa Unipersonal - EU	
Sociedad Anónima - S.A.	
Limitada	
Sociedad por Acciones Simplificada - SAS	
Sucursal Extranjera - SE	
Comandita por Acciones	
Empresas Asociativas de Trabajo	
Otra, ¿cuál?	

Pregunta 2: ¿Cuál es la principal razón por la cual importa materia prima?

Pregunta 3: Describa el proceso importador que normalmente hace para traer al mercado local productos o mercancías.

Pregunta 4: ¿Las materias primas que importa son mejores que las nacionales?

Variable 2: Sectores económicos con más dificultades logísticas en el proceso importador

Pregunta 5: Actividad Específica del Subsector Manufacturero de la Empresa

Fabricación de productos textiles	
Confección de prendas de vestir	
Curtido y recurtido de cueros, fabricación de calzado; fabricación de artículos de viaje, maletas, bolsos de mano y artículos similares, fabricación de artículos de talabartería y guarnicionera; adobo y teñido de pieles.	
Transformación de la madera y fabricación de productos de madera y de corcho, excepto muebles; fabricación de artículos de cestería y espartería	
Fabricación de papel, cartón y productos de papel y cartón	
Fabricación de sustancias y productos químicos	
Fabricación de productos elaborados de metal	
Fabricación de maquinaria y equipos, aparatos y equipos eléctricos	

Pregunta 6: ¿Qué factor considera como principal barrera para realizar importaciones en Colombia?

Pregunta 7: ¿Considera que el precio elevado del dólar es un [Reto] para realizar las importaciones?

Variable 3: Retos logísticos que asumen los microempresarios, conforme a fletes internacionales marítimos

Pregunta 8: ¿Cuál de las siguientes opciones, son los factores que más les ha retrasado los procesos de importación?

- Demora en el proceso de nacionalización de la mercancía en los puertos.
- Alza en el precio del dólar TRM
- Falta de información y acompañamiento al importador por parte de las entidades que intervienen durante el proceso de importación de productos.
- Escasez de productos nacionales que satisfagan las necesidades de los microempresarios industriales en Colombia.
- Menor precio de la materia prima en el exterior

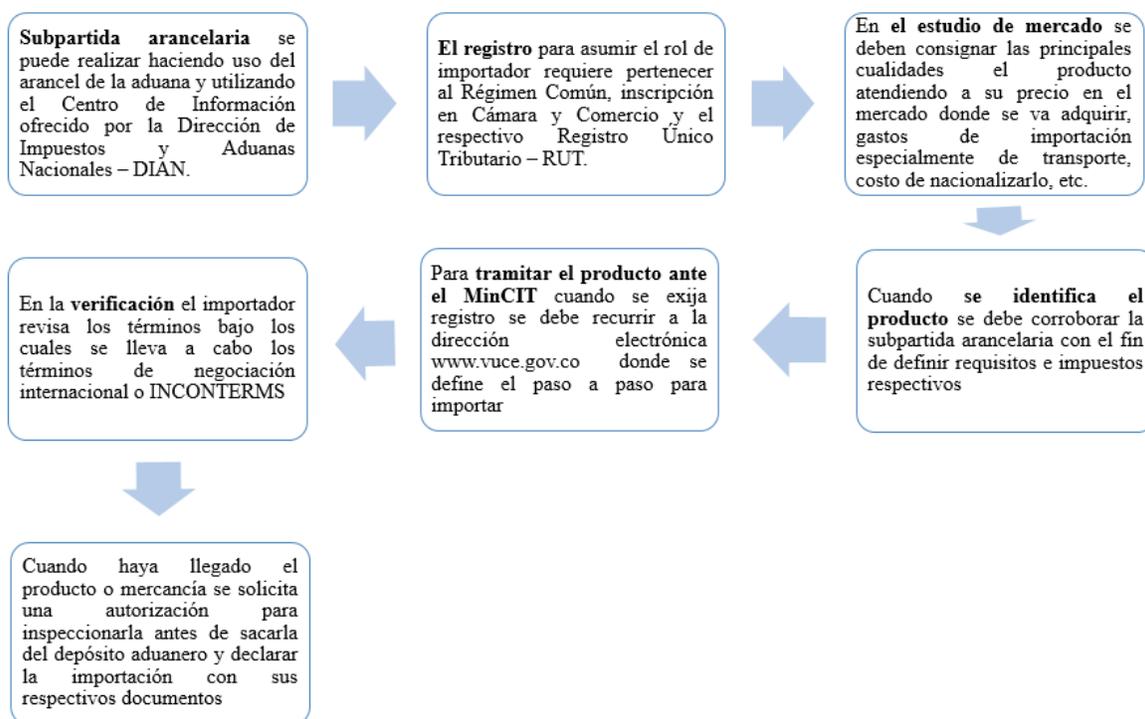
Pregunta 9: ¿Cómo AFRONTA generalmente la Empresa una problemática de tipo logístico con una empresa internacional?

Pregunta 10: ¿Cuáles de las siguientes opciones, identifican como problemáticas al momento de realizar una importación en Colombia con una empresa internacional?

Costos _____, Impuestos _____, Trámites Admón. _____
 Financiación _____, Burocracia _____, Trabajo en equipo _____
 Planeación Estratégica _____, Información sobre potenciales mercados _____
 Aspectos Culturales ____: Idioma _____, Costumbres _____, Fraude _____
 Discriminación _____
 Consecución de clientes _____
 Otra _____; ¿Cuál? _____

Nota. Preguntas a microempresarios conforme a tres variables. Adaptado de la investigación de Duarte Cuadros, G., et. al., (2016).
<https://repositorio.crai.ucompensar.edu.co/bitstream/handle/compensar/3877/Tesis%20Análisis%20de%20los%20factores%20que%20deben%20tener%20en%20cuenta%20las%20microempresas%20Colombianas%20al%20importar.pdf?sequence=1>

Anexos 6. Proceso importador que normalmente hace para traer al mercado local productos o mercancías



Nota. La grafica describe el proceso importador de las empresas en Colombia.

Fuente: Adaptado de informacion brindada por el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo (2022)