



Efectos de la COVID-19 en el transporte marítimo de carga internacional en Colombia

Grupo de Planeación y Desarrollo¹ / Dirección General Marítima

¹Correo electrónico: cgplad@dimar.mil.co

La crisis económica y sanitaria mundial provocada por la pandemia de la COVID-19 ha cambiado el panorama del transporte y del comercio marítimo internacional, afectando de manera significativa las perspectivas de crecimiento económico de los países. En medio de las interrupciones de la cadena de suministro, las contracciones de la demanda y la incertidumbre económica mundial causada por la pandemia, la economía mundial se vio gravemente afectada por un doble choque de oferta y demanda.

Para el caso de Colombia, el producto interno bruto (PIB) tuvo una reducción del 7 % en el año 2020, con una especial disminución en la actividad económica de construcción con el 28 %; seguido de la explotación de minas y canteras con una afectación del 15 %; en tercer lugar, con el 15 % de disminución en las actividades transporte y almacenamiento; así como lo relacionado con el comercio al por mayor y al por menor, reparación de vehículos automotores y motocicletas.

Tras la emergencia sanitaria causada por la COVID-19 el país activó planes y protocolos para mitigar el riesgo de contagio y garantizar la sostenibilidad del país, así se logró mantener el abastecimiento y la conectividad de Colombia. Sin embargo, a pesar de las medidas tomadas por el gobierno nacional es inevitable recibir el impacto negativo como consecuencia de la pandemia.

Tal como lo refleja el comportamiento de la carga durante el año 2020, según cifras del Departamento de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) se tuvo una reducción con respecto al año 2019 para importaciones del 6.9 %, donde el 98.2 % fueron movilizadas a través del transporte marítimo. Esta relación coincide con que el tonelaje de carga importada por vía marítima experimentó una reducción del 6.8 %. En cuanto a la carga de exportación se reportó una reducción del 20.5 %, del cual el 98.8% se exportó por vía marítima, que a su vez tuvo una disminución del 20.3 %.



Inspección personal Dimar.

Operaciones de transporte marítimo internacional presentaron un descenso.

Inspección a instalación portuaria.

ES INDUDABLE LA ÍNTIMA RELACIÓN QUE EXISTE ENTRE LA ACTIVIDAD ECONÓMICA DEL PAÍS Y EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA QUE SE DESARROLLA EN SUS AGUAS.

El transporte marítimo de carga internacional tuvo un descenso en sus operaciones del 12.7 %, principalmente por la disminución en los puertos del Riohacha 50 %, Puerto Bolívar 49.6 %, Buenaventura 17.1 %, Santa Marta 16.5 %, Barranquilla 14.9 %, Turbo 9.8 %, Cartagena 6.7 % y Coveñas 6.1 %.

Para los principales productos afectados en su comercialización externa se presentan las cifras de las operaciones del transporte marítimo internacional en la Figura 1, referentes a 2019 y 2020.

La variación negativa de las operaciones de buques graneleros secos en promedio del 34.6 % en los puertos de Riohacha, Puerto Bolívar y Santa Marta está relacionada con la fuerte caída de la actividad de explotación de minas y canteras. Este resultado evidenció la decisión de Prodeco, filial de Glencore en Colombia, de finalizar su producción de carbón térmico e inicio del proceso de devolución de sus títulos mineros en Colombia.

Por su parte, las exportaciones de petróleo y sus derivados experimentaron una caída del 11 % en toneladas y en miles de dólares FOB del 45 %. Donde la participación de arribos de buques tanqueros por los principales puertos fueron: Coveñas 38.7 %, Cartagena 26.5 %, Santa Marta 18.5 % y Barranquilla del 9.7 %. Este tipo de buques experimentaron una disminución global de operaciones del 9.5 %.

La disminución del 29 % del año 2020 frente al año 2019, según cifras del

Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), en la importación vehículos, partes y accesorios se observó en menores operaciones de los buques de carga rodada (Ro-Ro) del 27.2 %, para los puertos de Santa Marta 38.3 %, Buenaventura 24.7 % y Cartagena 23.3 %, tradicionalmente puntos de entrada para este tipo de carga.

Es indudable la íntima relación que existe entre la actividad económica del país y el transporte marítimo de carga que se desarrolla en sus aguas. De ahí que sus impactos estén correlacionados. Según la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (Unctad, por sus siglas en inglés), se proyecta que el volumen del comercio marítimo internacional se recuperará en el año 2021 en un 4.1 % y el Fondo Monetario Internacional habla del 5 %. Estas tendencias se desarrollaron tomadas como base en las perspectivas de crecimiento o recuperación, dependiendo de la óptica de la economía mundial.

La pandemia representó un gran desafío para Colombia, acelerando la adopción de la transformación tecnológica, adaptaciones de la cadena logística marítima y portuaria, además de los procesos logísticos, la automatización y digitalización de las operaciones y autorizaciones, junto con las revisiones de documentos, bodegaje e inspecciones. Asuntos que a futuro redundarán en un mayor crecimiento del país, haciendo eficiente la cadena logística del comercio exterior.

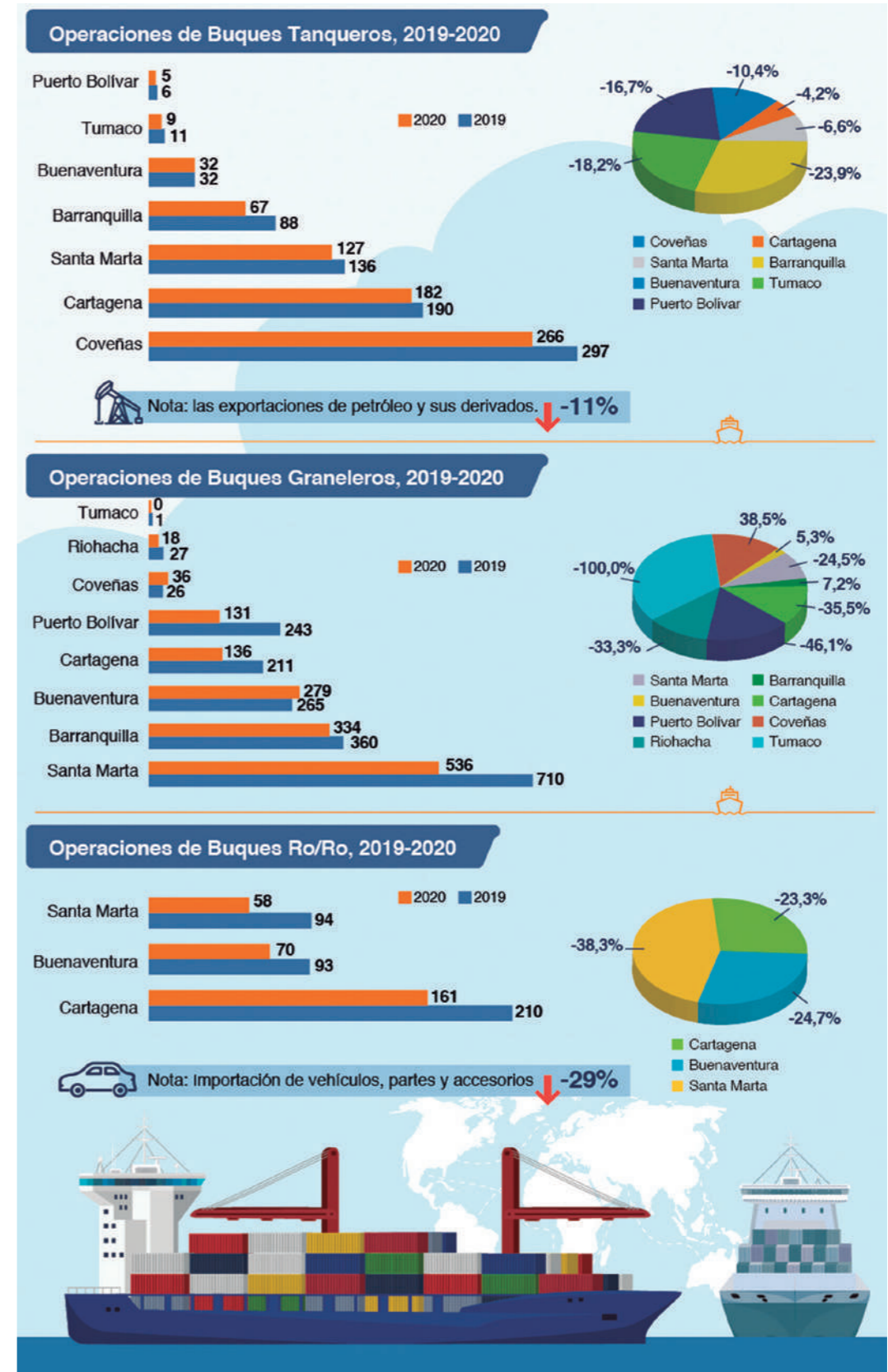


Figura 1. Comparativo de las operaciones del comercio marítimo internacional entre 2019 y 2020.