

El comportamiento de Fletes en los Puertos Marítimos

Freight behavior at Sea Ports

Teofilo O. Boyano-Fram*

Universidad Libre - Colombia

ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0002-5373-4644>

teofiloo.boyanof@unilibre.edu.co

Fecha de recepción: 18/03/2023

Fecha de evaluación: 11/04/2023

Fecha de aceptación: 28/05/2023

Diana C. Mestra-Sierra

Universidad Libre - Colombia

ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0002-8165-1715>

dianac-mestras@unilibre.edu.co

Cómo citar: *Boyano-Fram, T., & Mestra-Sierra, D. (2023). El comportamiento de Fletes en los Puertos Marítimos. Revista Científica Anfibios, 6(1), 86-95. <https://doi.org/10.37979/afb.2023v6n1.129>*

* Autor a quien debe ser dirigida la correspondencia



[Atribución-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/)

Resumen

Los puertos marítimos tienen gran relevancia para la movilidad de las mercancías, en la actualidad están siendo afectados por los fletes, en este artículo se revisan referentes que corroboran la importancia del Puerto en la cadena logística, referentes del flete y la incidencia del Covid 19 en su incremento. Metodológicamente se hizo mediante la recopilación de monografías e investigaciones de alto impacto, es de carácter cuali-cuantitativo, acudiendo a bases de datos de google scholar y seleccionado una muestra de 50 y seleccionando 34, en ella se encontró que, a pesar de ir reduciendo el confinamiento, los fletes no bajarán como estaban antes de pandemia, dadas las exigencias y represamiento de contenedores y la apertura gradual de empresas y puertos.

Palabras clave

Carga; contenedor; fletes; puertos; transporte marítimo

Abstract

Seaports are highly relevant for the mobility of merchandise, currently they are being affected by freight, this article reviews references that corroborate the importance of the Port in the logistics chain, freight references and the incidence of Covid 19 in its increase. Methodologically, it was done by collecting monographs and high-impact research, it is of a qualitative-quantitative nature, going to google scholar databases and selecting a sample of 50 and selecting 34, in it it was found that despite gradually reducing the confinement, freight rates will not drop as they were before the pandemic, given the demands and damming of containers and the gradual opening of companies and ports.

Keywords

Cargo; container; freight; ports; ocean transportation

Introducción

Gran parte de la carga a nivel mundial se mueve vía marítima, por ser más barato y en especial por poder movilizar grandes cantidades que le permiten economías de escala o abaratar costos a medida que se movilizan más volúmenes, por esa razón se construyen cada año portacontenedores más grandes para movilizar la carga, por lo que la atención se fija mucho en la logística y el desempeño logístico de las mercancías movilizadas y aunque es muy relevante tanto la carga y todas su gestión logística, uno de los grandes escenarios en que se hace gran parte de esas maniobras logísticas son los puertos.

En este artículo se revisará la relevancia de los puertos, no sólo desde su entorno geográfico, sino geológico, su evolución y retos, ya que cada vez se hacen más Tratados de Libre Comercio con países que tienen más consumidores y por lo tanto solicitan más bienes a nivel mundial. Los puertos están presentando grandes retos por el manejo de los fletes a nivel mundial, por lo que se revisará cómo o qué efecto está dando el incremento de los fletes en los países líderes de la movilidad de carga y contenedorizada.

Existen muchas conceptualizaciones sobre el puerto, si es importante anotar que los avances de las tecnologías y las telecomunicaciones también han incidido sobre el manejo de los puertos, mientras las naciones y las empresas privadas se preocupaban por hacer el servicio más práctico, rápido y oportuno; se esperaba con ansiedad la reactivación económica luego del confinamiento mundial por la pandemia Covid19, aunque tuvo un severo impacto sobre el movimiento del volumen de carga contenedorizada y poca gestión de cruceros en el mundo ante su prohibición, ya que servía de puente entre los cruceristas infectados y las personas que vivían en ciudades portuarias; no se contaba con que el concierto internacional en materia logística portuaria iba a estar tan complejo por el inesperado incremento de los fletes y unido a la potencial propagación de un conflicto internacional por la invasión de Rusia a Ucrania.

Dado el escenario anterior lleva a tratar de definir el concepto de puerto, por lo que se puede decir que son terminales o espacios geográficos, más bien costeros en donde se hacen actividades logísticas y apoyan o sirven de escenario para que se dé la movilidad de las mercancías que se han hecho o se han dejado para que sigan su tránsito.

En el puerto se realizan entonces operaciones como: la movilidad de pasajeros y son los llamados puertos turísticos que reciben cruceros y todas las personas que trabajan con embarcaciones. En ese punto, Montero, M. E. (2013) revisa como El Estado trabaja al lado del llamado turismo de cruceros, el puerto y el llamado tráfico marítimo, su conectividad entre Norteamérica y la Península Ibérica en Europa.

También existen los Puertos de comercio que en ellos se hace el embarque de las mercancías y la operación contraria llamada desembarque de mercancías, al igual que existen puertos que trabajan con la transformación de materias primas o puertos industriales. Aunque también hay puertos ribereños y algunos que no se sabe si realmente son ribereños o marinos, dada su ubicación en la desembocadura de grandes ríos que están a pocos metros o kilómetros del mar (Puerto de Barranquilla en Colombia y Rotterdam en Europa), se hará más énfasis en los puertos a las orillas o costas del mar.

Al realizar todo tipo de actividades, los puertos deben ser sitios seguros, ya que el pilotaje, las maniobras de las grúas pórticos y todo tipo de grúas; en todos los puertos se necesita aguas tranquilas y que en lo posible no sean impactados por fuerzas exógenas como huracanes o tifones, mareaje u oleadas que en vez de facilitar las maniobras se vuelvan un escenario de accidentes y pérdidas no solo materiales sino de vidas. Los puertos deben ser muy destacados por su seguridad.

Se reitera que en lo relacionado a la ubicación de los puertos, más que una adecuada posición logística por su cercanía a grandes centros de comercio y movilidad con países de gran dinámica de exportaciones e importaciones de mercancías, se necesita más seguridad de su entorno y con pocas probabilidades de problemas ocasionados por fuerzas externas.

Esas maniobras logísticas marítimas se asocian a la seguridad de las naciones con las embarcaciones y movimiento de material bélico con fines a garantizar la seguridad de sus nacionales y moradores, como es el caso del puerto militar, las actividades comerciales hacen que algunos puertos tengan vocaciones como orientados hacia la pesca y se les denomina puertos pesqueros. En resumidas cuentas y de acuerdo a la función los puertos se clasifican de la siguiente manera:

Tabla 1. Clasificación de puertos de acuerdo a su función

Nombre	Características
Comercial	Efectúa operaciones de almacenamiento, carga, descarga y desestiba; estiba y transbordo de graneles, combustibles y contenedores
Deportivo	Se enfoca prestación de servicios a embarcaciones deportivas
Industrial	Presta operaciones a empresas del sector industrial
Marinas	Opera para embarcaciones de recreo, también se le denomina puerto deportivo
Marítimo	Efectúa operaciones de embarque, desembarque, transferencia de pasajeros y tripulantes de embarcaciones
Militar	Embarque y desembarque de material bélico o armamento para resguardar la soberanía del Estado
Mixto	Polifuncional o desempeña servicio de comercio, militar, recreativo y embarques
Pasaje	Para el arribo y zarpe de turistas a otros sitios de interés
Pesquero	Actúa como terminal pesquero para la pesca industrial o muelle para pesca artesanal
Refugio	Efectúa operaciones de contingencia en donde las embarcaciones fondean cerca por su seguridad

Fuente: elaboración de los autores

De la Tabla 1 se destaca que las marinas y puertos recreativos son afines, algunos puertos del mundo por su poca capacidad de inversión en infraestructura son puertos mixtos, pues en ellos converge al menos dos actividades o gestiones propias al puerto, ya sea turismo y de contenedores; por mencionar un caso. Las Marinas se han convertido en un atractivo turístico y para algunos pocos usuarios, un sitio de residencia; aunque los arriendos no son tan baratos como se da en el imaginario de las personas, algunas embarcaciones pagan arriendos altos, por lo que sus propietarios son de ingresos altos.

Aunque existen más de 6.000 puertos en el mundo, no todos son reconocidos y distinguidos, por lo que las naciones luchan por mostrar sus puertos como los más seguros, los mejores certificados en materia de prevención de accidentes, en crecimiento

de movilidad de carga y mejor aporte al desempeño logístico, es decir, mejor prestación de la movilidad de los bienes en un tiempo óptimo, mayor facilidad de procesos aduaneros y la infraestructura portuaria adecuada para facilitar todo el proceso. Los puertos entonces pueden ser multimodales es decir que no sólo sirvan para el transporte marítimo, sino que se interconecte con el transporte férreo como es el caso del Puerto de Santos en Brasil.

Las mercancías necesitan salir y llegar a puertos marítimos seguros, ya que más del 90% de las mercancías se transportan en el mundo vía marítima como se había anotado antes y existen muchas rutas que toman las embarcaciones para conectar al mundo con sus cargas y destinos solicitados, como se puede observar en la siguiente gráfica.

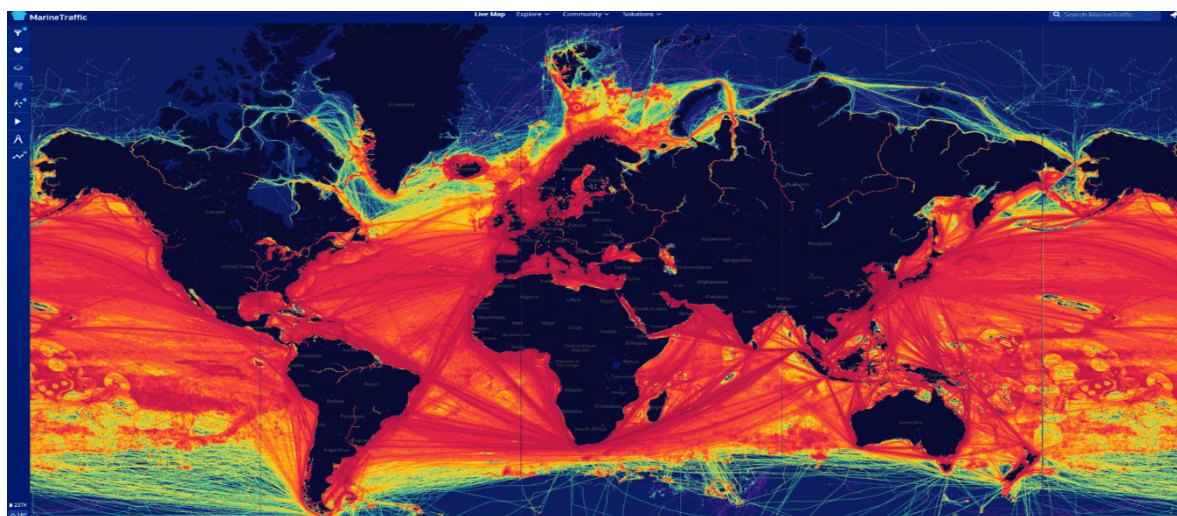


Figura 1. Rutas marítimas a nivel mundial

Fuente: Wood (2022)

Dada la gran cantidad de movilizaciones vía marítima y las grandes trayectorias resulta insignificante los desastres ocasionados por las embarcaciones en alta mar, pero si resalta la figura 1, el hecho de que los puertos tiene muchas actividades y maniobras logísticas dada su interconectividad.

El sudeste asiático tiene el liderazgo de los puertos ya que son los que más movilizan mercancías, en parte por su gran cantidad de consu-

midores y al mismo tiempo por sacar a mucha de sus gentes de la pobreza, lo que trae como efecto mayor crecimiento de consumidores y mejor poder de negociación.

Asia entonces mueve más del 70% de la mercancía mundial vía marítima y además es reconocida a la República China como la que tiene 9 puertos en la lista de los 10 principales puertos del mundo.

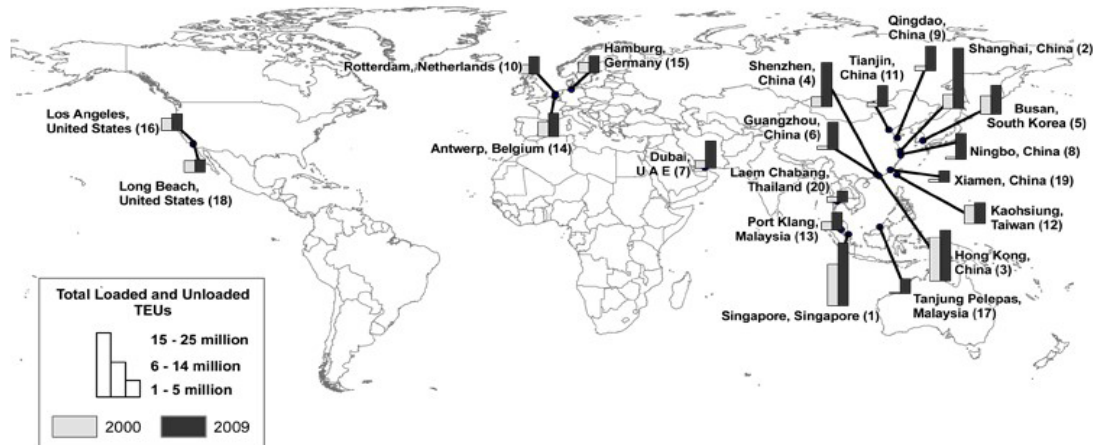


Figura 2. Principales Puertos del mundo

Fuente: Ceballos (2019)

En la figura 2 aunque Singapur ha perdido el liderazgo con el Puerto de Shanghai, China maneja la supremacía portuaria del mundo, el Puerto de Singapur se debe reconocer que su sitio estratégico y facilidad de logística en sus maniobras lo llevan a estar siempre entre los países que tiene mejor desempeño logístico en el mundo, según la WB. El Puerto de Singapur es un puerto interfaz debido a la gran conectividad y movilidad de mercancías.

Existen otras denominaciones que se les ha dado a los puertos de acuerdo a su vocación y son: hinterland, foreland, hub, Gateway. Los anteriores son marítimos, los puertos hinterland se encarga por su gran infraestructura en la recepción de mercancías, especialmente para llevarlas al interior del país, el Puerto de Cotecmar y Sociedad Regional Portuaria de Cartagena conforman un hinterland en Cartagena de Indias y su cercanía con Puerto de Barranquilla y Puerto Antioquia y Santa Marta en el Caribe o Atlántico y por su corredor de carga que une al puerto con las vías de Colombia, pues el hinterland en su esencia es la de conectar el puerto con las zonas terrestres de gran actividad económica.

Los puertos foreland se caracterizan por ser un área propicia a mover el sector externo de un país

mediante exportaciones e importaciones de mercancías, especialmente contenedorizada. Los Puertos foreland tienen cierta orientación hacia facilitar la movilidad de mercancías hacia un territorio específico y es más por vía marítima, como sería el caso de Puerto de Cartagena con el de Panamá y Veracruz en México.

Los puertos hub son una especie de puerto homeport cuyo énfasis es servir de transbordo, es decir mercancía que llega de otro país vía mar en un buque portacontenedor y lo deja en el puerto y en ese puerto llega otro portacontenedor a buscar la mercancía para otro destino o país.

Los Puerto Gateway son puerto de entrada, como es el caso del Puerto de Rotterdam para gran parte de Europa, aunque es un puerto con mayor vocación fluvial, a él se conectan también las embarcaciones provenientes del mar.

Referentes en materia de puertos marítimos

A mediados del segundo milenio en materia del movimiento del comercio, Arce, J. D. G. (2015) revisa en el Atlántico el importante Puerto de Bilbao y Weber, K. (2008) hace un estudio histórico del

Puerto de Hamburgo, vale destacar que según Rua Costa, C. (2006) los puertos de han convertido en escenarios que generan valor y propician la articulación a otros medios de transporte volviendo la gestión intermodal, es así como Améstica, R. A. (2012) revisa cómo se encuentra en el comercio internacional la seguridad en el contexto marítimo y en el mismo contexto, pero relacionado con el trabajo en redes marítimas, Ansorena, Í. L. (2022) toma como estudio de caso el Puerto de Barcelona, puerto estratégico que sirve para el intercambio de productos de dicha comunidad, además de ser una ciudad turística. Gutiérrez, J. C. E., de Arbulo López, P. R., & de Basurto Uraga, P. D. (2006) revisan el transporte multimodal, utilizando el transporte marítimo entre Europa y la península ibérica.

Por su parte y en un contexto más continental, González-Laxe, F. (2020) revisa la gobernanza y sus retos en materia de Política portuaria en Europa ante el momento coyuntural que se atraviesa. Europa aunque tiene un servicio de ferrocarriles muy desarrollado y conectado, sus puertos cumplen una función importante debido a que llega a poblaciones más aglomeradas.

Por otra parte, y en Colombia, relacionado con el transporte marítimo, Castro Castell, O. et al. (2018) revisan la asimetría que presenta el Puerto de Buenaventura con respecto al Puerto de Cartagena de Indias, ya que son los puertos más importantes y que mueven mucha carga, una desde el Mar Pacífico y el de Cartagena de Indias sobre el Atlántico y para el caso de Colombia, también se le llama Mar Caribe y revisan cómo se encuentran los retos internos que deben afrontar.

En el Caribe Barleta, E., & Sánchez, R. J. (2022) realizan un estudio relacionado con el movimiento de contenedores al que consideran de acuerdo a su incremento que el transporte marítimo ha iniciado su recuperación y movilidad de puertos marítimos, posterior a la pandemia Covid 19, más bien posterior al confinamiento que se dio en todo el mundo, al respecto el transporte marítimo se frenó en gran manera y trajo crisis de abastecimiento como lo señalan, Coto-Quirós, A. et al. (2022) y Boyano-Fram, T., Claros-Bueno, E., & Machado-Licon, J. (2022) en cómo se afecta los costos, la agroalimentación y la cadena de suministro en los sectores de alimentos, educación, salud, retail, textil que inciden en los movimientos de los puertos marítimos.

Por su parte, De Avila Pertuz, E., & Franco, A. C. D. (2017) revisan como poner en marcha el trans-

porte multimodal con los sistemas ferroviarios que hagan interfaz con los puertos fluviales y marítimos, al poder articularlos ganaría competitividad de carácter internacional como está el Puerto de Santos, como lo señala Fram, T. O. B. (2019) describiendo el puerto y su interconexión con el sistema de transporte férreo que llega al Puerto de Santos. Fierro Torres, M. S., Segura Rodriguez, C. A., & Velandia Aguirre, C. (2013) revisan la infraestructura portuaria y como apoya la competitividad de los puertos marítimos. Gerónimo Antonio, V. M., & Ruíz Santiago, L. I. (2022) revisan la productividad del Puerto de Veracruz que dará más movilidad al transporte marítimo hacia esa zona. Munguía Vázquez, G., Becerril Torres, O. U., & Bernard, P. M. (2022) llaman la franja-ruta que dará más competitividad a los puertos, en el Pacífico y toda su cuenca y hasta México.

Mientras que desde Ecuador y en el Puerto de Manta, Osejos-Vásquez, A. E., Lucas-Flores, Y. M., & Villegas-Castro, A. L. (2022) señalan la importancia de entregar los puertos en concesión y cómo le dará movilidad al transporte marítimo y la adecuada administración. En Colombia, Porto Solano, A. et al. (2017) revisan la manera de cómo hacer sostenibles los puertos que permitan crecimiento y ser auto sostenibles para el tráfico marítimo. En el Puerto de Esmeraldas, Quiñonez, J. A. C. et al. (2022) revisan la manera de sistematizar adecuadamente la información y así hacer más competitivo el Puerto y la movilidad del transporte marítimo y coinciden con Ramos, M. Q., Vides, K. A., & Gómez, S. P. (2021) quienes sostiene que la modernidad del puerto facilitará la gestión marítima.

Diecisiete años atrás, también Laxe, F. G. (2005) y un año antes mediante un estudio de la CEPAL o Centro de Estudios Económicos y Sociales para América Latina, liderado por Sánchez, R. (2004) revisan la conexión entre transporte marítimo y puerto, relacionado con la prestación de servicios y la polifuncionalidad de los puertos adecuando toda su infraestructura para los requerimientos internacionales, como lo hizo o presentó quince años después en cuanto a las políticas que se manejan en las zonas portuarias en el llamado Viejo Continente o Europa y sostiene que si Americalatina no se adapta a la modernidad mediante políticas públicas, podría perder liderazgo en materia portuaria en el contexto internacional.

Por su parte, Campos González, A. S. (2022) en su trabajo de maestría resalta la Costa Este de Esta-

dos Unidos y su conexión con Asia Septentrional, en cuanto a los trayectos que realizan el transporte marítimo y los bienes que se comercian.

De otra parte y desde el continente asiático, Castillo, K. M. (2022) hace un estudio de caso de la China y reconoce el poderío del gigante asiático en el Mar, ya que se fue desarrollando hacia adentro como potencia y un crecimiento sostenible de su industria, para luego fortalecer aún más su poderío marítimo, como se ha anotado que China lidera la lista de los mejores y más grandes puertos en movimiento de contenedores. Fernández, L. I., & Espinoza, A. B. (2004) sugiere la existencia de corredores bioceánicos que más que un trazado o ruta es un sistema de interconexión entre el Pacífico y el Atlántico y además todos los demás medios de transporte multimodal, es decir que conecten mar con puerto, río con puerto, aeropuerto con puerto, sistema férreo con marítimo, en fin, para integran aún más las naciones y dinamizar el comercio mundial. Ortega-del-Cerro, P. (2022) señal que la Armada debe ser el protagonista para brindar información en sus expediciones relacionada con lo que él llama “circuitos globales asiáticos”.

Los puertos marítimos presentan grandes retos también como el Puerto En África, Jaja, C. Y. (2022) hace una revisión del Puerto de Nigeria en tiempos de recuperación económica, señala además los problemas y revisa lo que enfrentarán y específicamente en relación a la movilidad de la carga.

El efecto de los fletes en la movilidad de mercancías

El flete es el valor o más bien el signo monetario expresado por prestar el servicio de transporte de una mercancía desde el sitio de donde salió hasta donde llegó o arribó, cuando se trata el tema de fletes se cree que sólo es un seguro por la carga, se asocia a una cuota por la movilidad de la carga, por

lo que se hace necesario aclarar realmente que son los fletes o fletes relacionados con lo marítimo.

Su valor se estima de acuerdo a cuánto mide o más bien la dimensión de la carga y su peso. En materia de transporte marítimo que es el tema central de este artículo, el flete se paga por unidad de carga y el más utilizado para el transporte de mercancías es el contenedor, como ya se ha señalado las embarcaciones cada vez más buscan economías de escala y eso son consiente los armadores quienes son las personas que trabajan en la construcción de buques cada vez más grandes y seguros. En el transporte marítimo internacional es la naviera la encargada de cobrar el flete y asegurar la carga y el exportador es quien desembolsa el monto de el cubrimiento de costos desde donde sale la mercancía, hasta donde llega y el importador paga allá donde la recibe y todo lo que se necesite hasta llevar el bien o mercancía hasta la zona que él desee.

Para evitar inconvenientes se utilizan las Inco- term que es el cubrimiento de seguro hasta donde se quiera asegurar, lo que es de mucho cuidado, ya que, si no se asegura hasta el sitio destino y llegada al importador, entonces podría ocasionar problemas.

Los fletes marítimos y sus referentes

Ovalle Machare, G. S. (2022) señala que mediante un estudio de caso en empresa Caral Logistic Cargo SAC en el Perú que el incremento de los fletes ha afectado a la empresa desde el punto de vista comercial como agencia marítima. Padilla, M. A. C. (2022) revisa además las consecuencias del incremento del flete en relación al movimiento de la carga vía marítima y su efecto en los precios de los productos y su acceso a las poblaciones menos favorecidas o vulnerables.

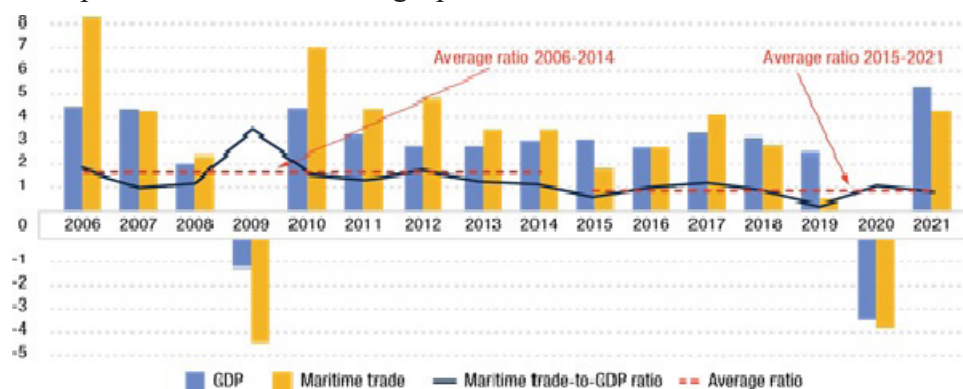


Figura 3. Producto Interno Bruto del mundo y efecto del Comercio Marítimo. Año 2006- 2021

Fuente: Informe sobre el Transporte Marítimo 2021 de la UNCTAD

De acuerdo al contexto anterior, que refleja el comportamiento del PIB mundial y su efecto en el comercio marítimo mundial.



Figura 4. Incremento de fletes
Fuente: Diario El Sol de México (2021)

Como caso particular de la imagen tres muestra el efecto en México pero que tiene repercusiones a nivel mundial, debido a que son esos los puertos más importantes del mundo, los que señala el Diario El Sol de México.

Entonces qué pasó con los fletes y el transporte marítimo, dada la situación de confinamiento, en puertos y en ciudades portuarias y en todo el mundo, las mercancías quedaron represadas en los contenedores y entonces se creó por eso una escasez ficticia de contenedores, ya que si los había, pero estaban frenados en la cadena logística en cualquier eslabón, muchos en almacenes, otros en puertos, otros en embarcaciones que si bien es cierto las dejaban en el sitio que les autorizaran, no necesariamente era el sitio destino, eso incluyó salvo algunas excepciones los buque tanques que por razón de seguridad energética se movilizaron con ciertas limitaciones.

Al pasar de economía de mercado a economía digital, la demanda vía medios electrónicos se disparó o incrementó y eso no pudo contenerse, pues al reactivarse la movilidad de puertos al liberarlos del confinamiento y de manera gradual, los sobre pedidos aumentaron, las embarcaciones no podría

movilizar todo lo demandado y los contenedores represados y su urgente necesidad, hizo que el flete por unidad de contenedor aumentase en más del 570% y los más afectados fueron los empresarios que no tenían economías de escala, es decir que no tenían gran inversión en movilidad de altos volúmenes de mercancía, lo que a su vez hizo que los grandes empresarios manipularan la movilidad mercancías a su favor.

El tráfico de contenedores disminuyó vía marítima y trajo como consecuencia que se movilice la carga vía férrea y aérea, para el caso de España y Europa. Lo que le resta lago de liderazgo a los puertos marítimos en ese continente, dada su gran infraestructura férrea y de gran conectividad.

Pues antes o en medio de la pandemia del Covid 19 las prioridades fueron los insumos médicos y muchas mercancías continuaron represadas, al respecto Edwin Claros (2022) sostiene que el problema central era el cierre o servicio a menor escala de las empresas y los puertos por el confinamiento, lo que hizo atrasar pedidos, ya no de tres meses, sino de seis meses para el caso de la China. Ese país el mayor líder en volumen de cargas a nivel mundial como ya se ha señalado.

Creando un efecto dominó sobre los demás puertos marítimos que esperaban mercancías, tenían mercancías represadas y mucha manipulación de la misma para evitar el Covid 19 en sus puertos.

Metodología

Desde el paradigma cuali-cuantitativo, enmarcado en la epistemología de las ciencias sociales, específicamente desde la administración de empresas, y haciendo un análisis hermenéutico de la información, tomando como aspectos claves o categoría a los puertos marítimos y el comportamiento de los fletes, se extrae una muestra de 50 textos que incluye, artículos, ponencias, monografías y entrevista a personas versadas, para luego decantar o seleccionar 34 de ellos y hacer inferencias entre lo indagado y la realidad internacional.

Resultados

El Covid 19 tuvo un gran efecto sobre los fletes, al represarse los contenedores por efecto del confinamiento. Las empresas enfocaron su producción a elementos de bioseguridad y se priorizó su canalización, rezagando las demás mercancías.

Los puertos marítimos se congestionaron y el transporte marítimo estuvo en un futuro incierto mientras pasaba la situación.

Referencias

- Améstica, R. A. (2012). La seguridad Marítima en el comercio internacional (pp. 57-65). Revismar.
- Ansorena, Í. L. (2022). Análisis de la red marítima del puerto de Barcelona. *Revista Digital del Cedex*, (201), 45-56.
- Arce, J. D. G. (2015). Los flujos comerciales del puerto de Bilbao con la Europa atlántica (1481-1501). *Cuadernos medievales*, (19), 82-110.
- Barleta, E., & Sánchez, R. J. (2022). Informe Portuario 2021: las primeras señales de recuperación en el transporte marítimo internacional vía contenedores de América Latina y el Caribe. <https://repositorio.cepal.org/handle/11362/47901>
- Boyano-Fram, T., Claros-Bueno, E., & Machado-Licon, J. (2022). Crisis de abastecimiento y su efecto en agroalimentación. *Revista Científica Anfibios*, 5(1), 84-98. <https://doi.org/10.37979/afb.2022v5n1.105>
- Boyano-Fram, T. (2021). Análisis comparativo en la logística y sostenibilidad de puertos el Callao y Cartagena de indias. *Revista Científica Anfibios*, 4(1), 79-95. <https://doi.org/10.37979/afb.2021v4n1.87>
- Campos González, A. S. (2022). Análisis de sostenibilidad de rutas marítimas comerciales: caso de estudio de las rutas entre el Norte de Asia y la Costa Este de los Estados Unidos de América (Master's thesis, Universitat Politècnica de Catalunya).
- Castillo, K. M. (2022). China: Transición de un poder continental a un poder marítimo. *Pensamiento Conjunto*, 10(2), 14-14.

Cada vez más se estudia la conectividad entre continentes y África está aportando aún más, Asia y Europa llevan el liderazgo tanto por el número de consumidores como por la movilidad de contenedores.

Conclusiones

El incremento de los fletes a nivel mundial colapsó la movilidad de la mercancía contenedorizada, trayendo como consecuencia el incremento de los precios de los productos, los Puertos que estaban preparados para la movilidad y maniobras logísticas no encontraron la cantidad adecuada para movilizar y en China trabajaban a medias durante la pandemia.

La poca capacidad de respuesta de China a la demanda de sus productos, por efectos del confinamiento y la reactivación moderada hacen inferir que los fletes no bajarán tan pronto, trayendo aún más demoras en suplir los mercados y los fletes no bajarán al valor deseado antes de pandemia.

Los Puertos marítimos en materia de infraestructura, conectividad y gobernanza están preparados para el movimiento de las mercancías, pero de ellos no dependen ni frenar la movilidad, ni aumentarla que es lo que todos desean.

- Castro Castell, O., Soler Niño, E. D., Umaña Castellanos, R. S., & Yepes Lugo, C. (2017). Infraestructura portuaria en Colombia: asimetrías entre el puerto de Buenaventura y el puerto de Cartagena para el año 2015. *Revista Universidad y Empresa*, 19(32), 87-106.
- Ceballos, A. (2019). Comercio y Aduanas. 50 puertos Más Importantes del Mundo (Parte 1). <https://www.comercioyaduanas.com.mx/comercioexterior/comercioexterioryaduanas/50-puertos-mas-importantes-para-comercio-internacional-parte-1/>
- Coto-Quirós, A., Farah-Quirós, J. N., Solano-Marín, K., Méndez-Hidalgo, S., Monge-Camacho, F., & Rodríguez-Solera, S. (2022). Impacto del COVID-19 sobre los costos en la cadena de abastecimiento en los sectores alimenticio, salud, educación, retail y textil. *Revista Tecnología en Marcha*, ág-247.
- De Avila Pertuz, E., & Franco, A. C. D. (2017). Articulación del sistema ferroviario con los puertos marítimos y fluviales colombianos como alternativa estratégica para mejorar la competitividad internacional. *Conocimiento global*, 2(1), 69-73.
- Diario El Sol de México (2021). Pandemia encarece transporte marítimo de mercancías. <https://www.elsoldemexico.com.mx/mexico/sociedad/pandemia-encarece-transporte-maritimo-de-mercancias-7531703.html>
- Fernández, L. I., & Espinoza, A. B. (2004). Corredores bioceánicos: territorios, políticas y estrategias de integración subregional. *Análisis Económico*, 19(41), 153-174.
- Fierro Torres, M. S. M. S., Segura Rodriguez, C. A., & Velandia Aguirre, C. (2013). Infraestructura de puertos marítimos como determinante para el incremento de la competitividad en Colombia (Doctoral dissertation, Universidad del Rosario).
- Fram, T. O. B. (2019). Análisis comparativo en la logística y la sostenibilidad de los Puertos de Santos y Cartagena de Indias. *Revista ADGNOSIS*, 8(8).
- Gerónimo Antonio, V. M., & Ruíz Santiago, L. I. (2022). Uso de la infraestructura y productividad del puerto de Veracruz en México, 2002-2020. *Análisis económico*, 37(94), 201-220.
- González-Laxe, F. (2020). La Política Portuaria Europea: los nuevos desafíos de la gobernanza. *Revista Galega de Economía*, 29(1), 1-17.
- Gutiérrez, J. C. E., de Arbuló López, P. R., & de Basurto Uraga, P. D. (2006). Nuevas estrategias para la competitividad en la gestión de las cadenas intermodales de transporte entre España y Europa. *Ekonomiaz: Revista vasca de economía*, (63), 237-271.
- Hurtado, J. L. M., & Gómez, L. E. N. (2018). Factores internos que afectan la competitividad internacional del puerto de Buenaventura, Colombia. *Libre empresa*, 15(1), 103-118.
- Jaja, C. Y. (2022). Tráfico de mercancías en los puertos marítimos de Nigeria: problemas y perspectivas. *ITALIENISCH*, 12(1), 474-482.
- Laxe, F. G. (2005). Puertos y transporte marítimo: ejes de una nueva articulación global. *Revista de economía mundial*, (12), 123-148.
- Laxe, F. G., Ricardo, R. J. S., Alonso, L. G., & Especial, S. (2015). Adaptación o desadaptación en la gobernanza portuaria: casos de América Latina vs Europa meridional. *Revista Mexicana de sociología*. Consultado el, 9.
- Montero, M. E. (2013). Los puertos del Estado y el tráfico de cruceros marítimos. *Anuario Jurídico y Económico Escurialense*, (46), 325-344.
- Munguía Vázquez, G., Becerril Torres, O. U., & Bernard, P. M. (2022). Competitividad logística de los puertos de la iniciativa “Franja-Ruta”. *México y la cuenca del pacífico*, 11(31), 91-116.

- Ortega-del-Cerro, P. (2022). Expediciones a los mares de Asia: la Armada como agente de información en los circuitos globales asiáticos (1785-1820). *Hispania*, 82(270), 39-75.
- Osejos-Vásquez, A. E., Lucas-Flores, Y. M., & Villegas-Castro, A. L. (2022). La Concesión del Puerto Marítimo de Manta y su Incidencia en el Comercio Exterior (TPM). *Dominio de las Ciencias*, 8(1), 18-38.
- Ovalle Machare, G. S. (2022). La Gestión Comercial y su relación con los fletes marítimos internacionales en la Agencia de Carga Internacional Caral Logistic Cargo SAC-Lima, 2022.
- Padilla, M. A. C. (2022). Los efectos del covid-19 en el costo del flete marítimo internacional. *Gestión en el Tercer Milenio*, 25(49), 157-162.
- Porto Solano, A, Barbosa Correa, R, Cohen Jiménez, J, Suárez López, D, Mercado Caruso, N y Salas Navarro, K. (2017). Estrategias para el desarrollo sostenible del sector portuario en el Caribe Colombiano. *Espacios*.
- Quiñonez, J. A. C., Fanny, B. M. Q. C., Moreno, G. E., & Caicedo, L. N. Q. (2022). Análisis de la situación del puerto marítimo de esmeraldas con la relación al movimiento de carga de exportación y importación mediante medios digitales. *Revista Ibérica de Sistemas e Tecnologías de Informação*, (E51), 519-527.
- Ramos, M. Q., Vides, K. A., & Gómez, S. P. (2021). Estrategias para potenciar la competitividad internacional de Puertos Marítimos en contextos globalizados. *Revista de ciencias sociales*, 27(3), 250-271.
- Rua Costa, C. (2006). Los puertos en el transporte marítimo. Recuperado de <https://upcommons.upc.edu/handle/2117/289>
- Sánchez, R. (2004). Puertos y transporte marítimo en América Latina y el Caribe: un análisis de su desempeño reciente. CEPAL.
- Sánchez, R. J., & Barleta, E. P. (2019). *Boletín Marítimo & Logístico*, 69, 1.
- Weber, K. (2008). Hamburgo? Un emporio atlántico en Europa central (siglos XV-XXI). *Coloquios de Historia Canario Americana*, 888-902.
- Wood, A. (2022). Shining the spotlight on shipping's busiest routes. <https://www.marinetraffic.com/blog/shining-the-spotlight-on-shippings-busiest-routes/>