

**INSTITUCIÓN UNIVERSITARIA COLEGIOS DE COLOMBIA**

**COLEGIO ADMINISTRATIVO Y DE CIENCIAS ECONOMICAS**

**NEGOCIOS INTERNACIONALES**



**CRISIS DE LOS CONTENEDORES UNA MIRADA DESDE EL CONTEXTO  
GLOBAL Y SUS IMPLICACIONES EN COLOMBIA.**

**PRESENTADO POR:**

**DANIELA GARZÓN RIVERO**

**ERIKA TATIANA ESPITIA FORERO**

**INSTITUCIÓN UNIVERSITARIA COLEGIOS DE COLOMBIA**

**NEGOCIOS INTERNACIONALES**

**PROYECTO DE GRADO**

**CHÍA 2022**

**CRISIS DE LOS CONTENEDORES UNA MIRADA DESDE EL CONTEXTO  
GLOBAL Y SUS IMPLICACIONES EN COLOMBIA.**

**AUTORES:**

**DANIELA GARZÓN RIVERO**

**ERIKA TATIANA ESPITIA FORERO**

**TUTOR:**

**JORGE ALEXANDER CORTES**

**INSTITUCIÓN UNIVERSITARIA COLEGIOS DE COLOMBIA**

**NEGOCIOS INTERNACIONALES**

**PROYECTO DE GRADO**

**CHÍA 2022**

### **AGRADECIMIENTOS:**

Inicialmente agradecemos a DIOS por permitirnos cumplir esta etapa, por darnos la sabiduría y la fortaleza para poder culminarla de la mejor manera, en segunda instancia queremos agradecer a nuestro tutor por su paciencia y sus consejos que nos ayudaron al desarrollo del trabajo, así mismo, a los demás profesores que sin tener la obligación se tomaron su tiempo para escucharnos, aconsejarnos y orientarnos, a nuestros padres por ser el apoyo y la voz de aliento que necesitábamos, por animarnos cuando las cosas estaban difíciles y por creer en nosotras y finalmente a nuestros compañeros por ser parte de esta experiencia, por los nuevos amigos que creamos junto con los cuales culminamos este reto.

## TABLA DE CONTENIDO

LISTA DE ILUSTRACIONES: .....	7
LISTA DE GRÁFICOS: .....	8
LISTA DE TABLAS: .....	9
RESUMEN: .....	10
ABSTRACT: .....	10
PALABRAS CLAVE: .....	12
KEYWORDS: .....	12
PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA: .....	13
FORMULACIÓN DEL PROBLEMA: .....	14
OBJETIVOS: .....	15
Objetivo general: .....	15
Objetivos específicos: .....	15
JUSTIFICACIÓN: .....	16
MARCO REFERENCIAL: .....	17
Marco teórico: .....	17
Marco Histórico: .....	18
Historia del comercio: .....	18
Historia de los contenedores: .....	19
Marco Legal: .....	20
IMO, OMI - International Maritime Organization: .....	20
SOLAS - Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar .....	20
OMA - Organización Mundial de Aduanas .....	21
OMC, WTO – Organización mundial de comercio .....	21
ICS → Cámara naviera internacional .....	21
ISO → Organización internacional de normalización .....	22
TIPO DE INVESTIGACIÓN: .....	22
CRONOGRAMA: .....	22
INTRODUCCIÓN: .....	24
CAPÍTULO 1 - ORIGEN DE LA CRISIS DE LOS CONTENEDORES .....	26
CAPÍTULO 2 - CONSECUENCIAS DE LA CRISIS EN LA ECONOMÍA MUNDIAL Y SU AFECTACIÓN EN LA ECONOMÍA COLOMBIANA. ....	34

Cuellos de botella:.....	34
Aumento en los costos de transporte – aumento precio contenedor: .....	36
Aumento de envíos mediante carga aérea: .....	39
Crisis en tierra:.....	39
Inflación: .....	41
Implicaciones en la economía colombiana: .....	42
<b>CAPÍTULO 3: RECOMENDACIONES Y ESTRATEGIAS IMPLEMENTADAS POR EMPRESAS PARA MITIGAR LA CRISIS DE LOS CONTENDORES. ....</b>	<b>47</b>
<b>CONCLUSIONES:.....</b>	<b>51</b>
<b>BIBLIOGRAFÍA: .....</b>	<b>52</b>

**LISTA DE ILUSTRACIONES:**

Ilustración 1 - Los ocho puertos más importantes de China .....	29
Ilustración 2 - Encallamiento del Ever Given .....	30
Ilustración 3 - Número de buques en los puertos de Los Ángeles y Long Beach .....	34

**LISTA DE GRÁFICOS:**

Gráfico 1 - Intereses por demora en el puerto de Los Angeles .....	35
Gráfico 2 - Aumento de precios envío de contenedores .....	36
Gráfico 3 - Rutas comerciales desde Shanghái .....	37
Gráfico 4 - Variación de tarifas de Rutas comerciales desde Shanghái 2021 .....	38
Gráfico 5 - Incremento de costos de fletes y tasa de inflación.....	45

**LISTA DE TABLAS:**

Tabla 1 - Cronograma .....	22
Tabla 2 - Tarifas de Rutas comerciales desde Shanghái a US .....	37
Tabla 3 - Números de conductores requeridos por Europa.....	40
Tabla 4 - Impacto de la inflación en el año 2021 .....	41
Tabla 5 - Variación IPC .....	43

**RESUMEN:**

A finales del año 2019 inicio una enfermedad denominada COVID-19, que trajo con ella fuertes consecuencias no solo a nivel personal (salud) sino que también desencadeno efectos negativos en el comercio internacional, pues el fácil contagio de este obligo a que la economía mundial tomara decisiones radicales para mitigar la propagación del virus que a su vez estaba acabando con muchas vidas, decisiones tan drásticas como cerrar puertos o fabricas que afectaron la economía mundial, pues los busques que llevaban mercancía a diferentes puntos geográficos quedaron en medio del mar sin poder llegar a su punto destino ni retornar a su pais de origen generando así múltiples cuellos de botella que resultaron en una crisis que afecto toda la cadena de suministro, de esta manera, se aumento el precio de los fletes, materias primas y productos importados que generaron la inflación a nivel mundial. Esta crisis ocasiono que muchas empresas y organizaciones tuviesen que tomar una serie de decisiones que afectarían de manera positiva o negativa el futuro de su empresa y del pais.

**ABSTRACT:**

At the end of 2019, a disease called COVID-19 began, which brought with it strong consequences not only on a personal level (health) but also triggered negative effects on international trade, since the easy contagion of this forced the world economy to make radical decisions to mitigate the spread of the virus, which in turn was ending many lives, decisions as drastic as closing ports or factories that affected the world economy, since the ships that carried merchandise to different geographical points were left in the middle of the sea without being able to reach their destination or return to their country of origin, thus

generating multiple bottlenecks that resulted in a crisis that affected the entire supply chain, thus increasing the price of freight, raw materials and imported products that generated inflation worldwide. This crisis caused many companies and organizations to make a series of decisions that would positively or negatively affect the future of their company and the country.

**PALABRAS CLAVE:**

Contenedores, Cadena de suministro, Crisis de contenedores, Crisis mundial, Crisis económica

**KEYWORDS:**

Containers, Supply chain, Container Crisis, Grounding, World crisis

### **PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA:**

La crisis de los contenedores inicio a finales del año 2019 con el inicio de la pandemia y el cierre total en China, principal exportador a nivel mundial, aun así, se encontraban buques navegando por América y Europa hasta marzo del 2020 cuando entro en confinamiento el mundo entero, fue allí donde se empezaron a ver afectadas las cadenas de suministro y por consiguiente la economía mundial.

Muchos contenedores quedaron inmovilizados en depósitos interiores, puertos de carga y a bordo de buques lo que género que una vez vacíos no retornaran a su pais de origen. Por su parte, Colombia, entre enero y junio del 2021 se empieza a ver afectada al no recibir las materias primas necesarias para producir adecuadamente determinados bienes y servicios, adicional a esto se da el inicio de los paros en el pais debido a la reforma tributaria lo que significó un bloqueo en el valle del cauca que impedía la distribución de la mercancía desde el puerto de Buenaventura conllevando así a que mucha carga se trasladara al caribe especialmente a Cartagena donde se encontró que su infraestructura no contaba con la capacidad de manejar ese tipo de volumen, lo anterior llevando así a que muchos sectores de la economía colombiana se empezaran a ver afectados (Mendoza, 2021).

**FORMULACIÓN DEL PROBLEMA:**

¿Cómo se ve afectada la economía colombiana debido a la crisis de los contenedores?

## **OBJETIVOS:**

### **Objetivo general:**

Identificar las causas y consecuencias de la crisis de los contenedores en el mundo y analizar los sectores de la economía colombiana que más se han visto afectados.

### **Objetivos específicos:**

1. Determinar el origen de la crisis de contenedores.
2. Identificar las consecuencias de la crisis en la economía mundial y su afectación en la economía colombiana.
3. Proponer recomendaciones y analizar las estrategias implementadas por empresas para mitigar la crisis de los contenedores.

## **JUSTIFICACIÓN:**

La presente investigación tiene como fin determinar el origen, los efectos y las consecuencias de la crisis mundial de los contenedores y analizar cómo estos aspectos están influenciando de manera negativa la economía colombiana por falta de materia prima, mano de obra, aumento en el costo de fletes, disminución de exportaciones entre otros factores. Del mismo modo, realizar un documento corto, claro y conciso que brinde información necesaria a aquellas personas que desconocen el tema debido al reciente impacto que ha tenido en el país y así mitigar la desinformación en temas tan importantes como este ya que su impacto mundial pasará a ser un hecho histórico del comercio.

## MARCO REFERENCIAL:

### Marco teórico:

Este documento tiene como base las siguientes teorías:

Inicialmente la Teoría de los cuellos de botella o también denominada teoría de las restricciones (TOC) propuesta por el Israelí Eliyahu Goldratt consultor y doctor en física, esta teoría habla concretamente de cuando una parte del sistema de producción avanza a un ritmo más bajo o ineficiente generando así la limitación del proceso, a esto es lo que se le denomina cuello de botella, encontramos que se divide en dos; corto plazo que son temporales y no suelen ser un problema y largo plazo ocurren de manera continua y generan problemas considerables en su producción. (Ferrari, 2018) , por otra parte, la logística de entrada o abastecimiento; entiéndase la cadena de suministro como aquellos departamentos o empresas que trabajan coordinadas para suministrar materias primas, fabricar productos que satisfagan las necesidades de los clientes y distribuirlos de forma correcta, la logística de entrada es esencial para la cadena de suministro, se encarga de recibir y mantener la disponibilidad de la materia prima a bajos costos. Se caracteriza por ser selectiva, analítica, eficiente y eficaz. Por consiguiente, la logística de salida o distribución; que es la parte de la cadena encargada de almacenaje, transportar desde la fábrica al consumidor final, realizar la entrega de productos en condiciones, cantidades y lugares correctos y por último la teoría del caos y su efecto mariposa; establece que cuando el sistema es muy sensible a las variaciones de las condiciones iniciales crea grandes diferencias es en resultado final, “el débil golpe de las alas de una mariposa puede ser la causa de un huracán a miles de millas de distancia” (Lorenz, E. 1996).

**Marco Histórico:****Historia del comercio:**

La historia del comercio inicio aproximadamente desde el año 10.000 a.C, se empezó a comerciar con ganado el cual podía reproducirse o en ocasiones servir como alimento o vestido, con el pasar de los años se fue evolucionando en la forma de comprar o hacer intercambios comerciales, se creó la moneda y empezó la globalización con la ruta de la seda.

Desde el año 30 a.C se empezó a hacer uso de una red usada para comerciar durante más de 1.500 años. En el año 1877 fue usado por primera vez el término “ruta de la seda” por un viajero alemán, para denominar el camino transitado entre Europa y el este de Asia con el fin de transitar mercancía. Por medio de esta ruta no solo transitaban bienes o servicios, también existía un intercambio de ideas, culturas y religiones. Igualmente, a lo largo de la ruta de la seda hubo propagación de enfermedades, como la peste negra.

(Sociedad Geográfica Nacional, 2019)

Antes del siglo XI empezó el desarrollo de los mercados o plazas de mercado donde las personas se reunían regularmente a comprar, vender o comerciar con ganado y solían estar situados en el centro de la ciudad.

En 1776 Adam Smith publicó “La riqueza de las naciones”, donde dio a conocer muchas ideas sobre la economía clásica.

De 1960 a 1990 empieza la historia del comercio electrónico.

2000 sigue crecimiento del comercio electrónico, algunas empresas implementaron tiendas de comercio electrónico al igual que la evolución de los pagos, se podían hacer desde PayPal quienes lanzaron su plataforma en 1998 y ayudo a popularizar el comercio electrónico.

Hoy en día se puede comprar cualquier cosa, desde cualquier lugar y con la posibilidad de recibirlo en la puerta de la casa realizando transacciones en línea. Adicionalmente se han creado otros métodos de pago digitales como las criptomonedas y blockchain. (Fryer, s.f.)

### **Historia de los contenedores:**

Antes de los contenedores los puertos estaban llenos de bodegas o almacenes donde reposaba la mercancía antes de ser enviada en el barco, la mercancía era enviada en sacos o barriles para proteger la carga del clima y el robo, así mismo eran de fácil manipulación ya que se podían, rodar, balancear, girar etc.

A comienzos del siglo 19 la potencia del vapor empezó a cambiarlo todo

En el año 1950 Malcon McLean con tan solo 21 años mientras esperaba en un puerto para descargar su mercancía noto lo largo y tardado que era el proceso, por lo cual en montar un remolque directamente en el barco para agilizar este trámite, pero se dio cuenta que, aunque se estaba ahorrando tiempo estaba perdiendo espacio, así que decidió embarcar solo la caja del autotransporte.

Compro varios buques viejos y construyó cajas metálicas con la dimensión de sus trailers, así optimizaba más tiempo y era más rápido

La primera versión del contenedor media 35 pies de longitud

Desde el principio los contenedores se estandarizaron a nivel mundial lo que significaba que el contenedor servía en barcos, trenes y camiones a nivel mundial.

Medidas principales:

Contenedores 20 pies

Contenedor 40 pies

1961 ISO se estandarizo las medidas de sus cajas para los contenedores tuviesen la misma medida, diseño, capacidad, etc.

Esta evolución fue pieza clave de la globalización, permitiendo que un producto tenga componentes fabricados de diferentes partes de mundo (González, 2019) (Econtainers, 2022)

### **Marco Legal:**

Dentro del marco legal se encuentran las organizaciones que regulan de una u otra manera los temas marítimos en el mundo.

### **IMO, OMI - International Maritime Organization:**

La OMI -Organización Marítima Internacional- es el organismo especializado de las Naciones Unidas responsable de la seguridad y protección de la navegación y de prevenir la contaminación del mar por los buques. (IMO, s.f.)

### **SOLAS - Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar**

El Convenio SOLAS en sus formas sucesivas se considera generalmente como el más importante de todos los tratados internacionales relativos a la seguridad de los buques mercantes.

El principal objetivo del Convenio SOLAS es especificar normas mínimas para la construcción, equipamiento y operación de los buques, compatibles con su seguridad. (IMO, s.f.)

### **OMA - Organización Mundial de Aduanas**

La Organización Mundial de Aduanas (OMA), establecida en 1952 como el Consejo de Cooperación Aduanera (CCC), es un organismo intergubernamental independiente cuya misión es mejorar la eficacia y la eficiencia de las administraciones aduaneras.

En la actualidad, la OMA representa a 184 administraciones aduaneras de todo el mundo que, en conjunto, procesan aproximadamente el 98 % del comercio mundial. Como centro global de experiencia aduanera, la OMA es la única organización internacional con competencia en asuntos aduaneros y, con razón, puede llamarse a sí misma la voz de la comunidad aduanera internacional.

(World Customs Organization , s.f.)

### **OMC, WTO – Organización mundial de comercio**

El objetivo general de la OMC es ayudar a sus Miembros a utilizar el comercio como medio para elevar los niveles de vida, crear empleos y mejorar las vidas de las personas. La OMC administra el sistema mundial de normas comerciales y ayuda a los países en desarrollo a crear capacidad comercial. (WTO, s.f.)

### **ICS → Cámara naviera internacional**

Se estableció en 1921 para garantizar el desarrollo, la promoción y la aplicación de las mejores prácticas en toda la industria del transporte marítimo. (International Chamber of Shipping, s.f.)

### **ISO → Organización internacional de normalización**

ISO es una organización internacional no gubernamental independiente con una membresía de 167 organismos nacionales de normalización.

A través de sus miembros, reúne a expertos para compartir conocimientos y desarrollar Normas Internacionales voluntarias, basadas en el consenso y relevantes para el mercado que respaldan la innovación y brindan soluciones a los desafíos globales. (ISO, s.f.)

### **TIPO DE INVESTIGACIÓN:**

Este trabajo se basa en una investigación descriptiva esto ya que es un informe detallado de fenómenos de estudio y sus características, su objetivo es tener información clara de lo que se está estudiando y a su vez documental ya que recopila y selecciona información cualitativa a través de la lectura de documentos, libros, entrevistas, grabaciones, bibliografías etc (15 tipos de investigación y sus características, s.f.)

(¿Qué es la investigación documental?, s.f.).

### **CRONOGRAMA:**

**Tabla 1** - Cronograma

Actividad	Mes/Semanas													
	2021					2022								
	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo				
Tema														
Enunciado del problema														
Formulacion del problema														
Objetivos general y especifico														
Justificacion														
Elaboracion ficha anteproyecto														
Presentacion del anteproyecto														
Marco teorico														
Marco historico														
Marco legal														
Tipo de investigacion														
Cronograma														
Elaboracion capitulo 1														
Elaboracion capitulo 2														
Elaboracion capitulo 3														
Elaboracion de las conclusiones														
Fuentes bibliograficas														
Presentacion final proyecto														

Elaboración propia

## INTRODUCCIÓN:

En el comercio internacional encontramos diferentes tipos de medios de transporte, los cuales varían dependiendo de la mercancía y el recorrido que se realice, en este caso nos enfocaremos en el transporte marítimo ya que gracias al crecimiento comercial y a la globalización este medio ha crecido de manera muy considerable, pues hasta el día de hoy ninguna nación puede ser autosuficiente, el intercambio marítimo permite a los países suplir sus deficiencia, además de ser un medio económico y seguro lo que ayuda a los países a tener productos con mayor competitividad, esto contribuye a que hogares, empresas, organismo e incluso entes educativos estén abastecidos pues según la Organización Marítima Internacional (OMI), el transporte marítimo es el “Vehículo del comercio mundial”. (Opazo, 2006)

Por lo tanto, encontramos que el transporte marítimo es clave para la cadena de suministro local, pues es el medio de transporte más demandado dentro de la logística esto ya que ofrece múltiples beneficios más allá de los económicos como lo son:

Una mayor capacidad de almacenaje, pues cuando hablamos de envíos mediante transporte marítimo encontramos que, aunque es un poco más lento a comparación del transporte aéreo, la cantidad de mercancía que se puede enviar por este medio es mucho mayor a la que se envía por avión, pues la capacidad de almacenaje de un buque mucho mayor.

Fletes más competitivos, a pesar de que cuando hablamos de envío rápido de mercancía la mejor opción sería un avión hay muchas limitantes dependiendo la mercancía

una de ellas es que enviar mercancía por transporte aéreo desde siempre ha sido más costoso que por vía marítima.

Seguridad, por la infraestructura de los buques encontramos que en la mayoría de las ocasiones los temas climáticos no son gran impedimento ya que la dureza de su material permite que a pesar de esto la mercancía llegue en optimas condiciones y en el tiempo estimado caso contrario de los envíos aéreos y terrestres ya que estos si son muy vulnerables a las condiciones meteorológicas.

Variedad, el tipo de mercancía que se puede enviar por medios aéreos es mucho mas limitado que el terrestres esto debido a su capacidad, pues por vía marítima se puede enviar mercancía de cualquier naturaleza mientras que por la aérea no como por ejemplo carga liquida.

Flexibilidad, el medio de transporte marítimo tiene una mayor adaptación al tipo de carga que se desea transportar, como lo es el volumen peso y demás condiciones

(IELOGIS, 2020) (Pedrique, 2021) (Partidalogistics, s.f.).

Este tipo de aspectos contribuyeron a que hoy en día la mayoría de intercambios comerciales se hagan por medios marítimos, lo que implica que un error en la logística de estos afecte toda la cadena de suministro situación que se ha evidenciado a raíz de la pandemia pues el sector entro en colapso luego de que algunos puertos cerraran y los buques quedaran estancados en medio del mar con mercancía abordo pues muchos otros puertos no contaban con la infraestructura suficiente para el descargue de la mercancía lo que conllevó a una serie de problemas que se fueron agravando cada vez mas y desencadenaron la crisis mundial actual.

## **CAPÍTULO 1 - ORIGEN DE LA CRISIS DE LOS CONTENEDORES**

La crisis de los contenedores surgió debido al brote de una pandemia por un virus (coronavirus o COVID 19), que inicio a finales del año 2019, en China. El brote de este virus y la expansión de este por todo el mundo le dio un cambio total a todo, desde la forma en que nos relacionamos con los demás hasta la economía del mundo entero.

Inicialmente en China cuando se descubrió la magnitud que tenía el coronavirus sobre las personas y su fácil contagio se empezaron a realizar cuarentenas y cierres en el comercio, más sin embargo, esto no fue suficiente ya que la salida y entrada al país de personas de diferentes procedencias del mundo hizo que el virus se propagara más rápido de lo esperado.

La llegada de la pandemia a América se veía muy lejana, esto por las distancias existentes entre continentes pero debido a la globalización, sucedió lo mismo de hace años con la expansión de enfermedades mediante la ruta de seda, el coronavirus se empezó a expandir alrededor del mundo por las personas que llegaban de China sin saber que tenían el virus, la rápida capacidad de contagio que tuvo el virus generó que el mundo entero entrara en crisis, muchas personas murieron, negocios pequeños y empresas tuvieron que cerrar y para muchos otros fue una oportunidad de reinversión con el fin de no quebrar y tener sustento para sus familias y poder mantener a sus empleados.

Posterior a esto, el 6 de marzo del 2020 el ministerio de salud y protección confirma el primer caso de COVID-19 en el territorio Colombiano, iniciando con el uso obligatorio de tapabocas, luego el anuncio de una cuarentena de 15 días para quien diera positivo a la prueba o para quienes sintieran síntomas similares, pero esto no duro mucho pues poco a

poco se fue expandiendo como mencionábamos anteriormente, los médicos y hospitales ya no daban abasto y como estaba pasando alrededor del mundo muchas personas perdieron sus vidas, familias, empleos, negocios, etc (Minsalud, 2020).

A raíz de esto, los gobiernos de algunos países decidieron otorgar subsidios a sus residentes para ayudar a quienes más los necesitaban debido a las fuertes medidas que alrededor del mundo se tuvieron que tomar por el covid-19, dichos subsidios ayudaron a solventar las necesidades básicas de quienes no tenían un trabajo estable ni las mismas posibilidades que se tenían antes de conseguir el dinero diario, como lo fue en Estados Unidos. Así mismo, en Colombia, desde el año 2020 cuando inicio la pandemia el gobierno implemento algunas de estas ayudas económicas que hasta el día de hoy siguen vigentes o algunas perdieron su vigencia a inicios de este mismo año (2022), algunas de estas ayudas fueron: ingreso solidario, devolución del IVA, programa de apoyo al empleo formal y subsidios que ya existían se fortalecieron, la incrementación de este tipo de ayudas fue muy importante y beneficio sobre todo a las personas más necesitadas, ya que a pesar de la crisis habían personas que tenían con que mantenerse y la economía seguía activa (Portafolio, 2022).

Sin embargo, hasta ese momento, aunque ya había ayudas gubernamentales no se veía la dimensión de lo que vendría detrás de todo esto, lo que podemos relacionar con la teoría del caos, fue un escenario en el que no se pudo tener control sobre lo que pasaba y con el paso del tiempo está generando consecuencias muy grandes.

Poco tiempo más tarde todo empezó a empeorar, el virus comenzó a tomar mucha más fuerza a nivel mundial lo que llevo a que el mundo entero tomara medidas mucho más drásticas para prevenir el aumento desencadenado de los contagios y evitar así muchos más

mueritos de los ya existentes, estas decisiones afectaban de manera tanto positiva como negativa, positiva para cuidar la salud de las personas alrededor del mundo, pero negativa porque muchas empresas empezaron a cerrar y a recortar su personal para disminuir la propagación del virus, generando así un aumento en el desempleo y por consiguiente una disminución de la calidad de vida de las personas, en la parte económica empezaron a existir demoras en los tiempos de fabricación y por consiguiente en los tiempos de entrega.

Como si esto no fuese suficiente, el confinamiento ayudo a disminuir la propagación del virus en cierta medida pero empeoro el sistema comercial debido a la sobre demanda existente, a pesar del confinamiento y del hecho de no poder salir de casa, las personas empezaron a realizar compras online (e-commerce), la forma de invertir el dinero durante esta situación cambio, se dejó de invertir en salidas, viajes y la inversion empezó a ser focalizada en las casas y el bienestar personal, una gran parte de estas compras fueron por ejemplo los electrodomésticos, a causa de todo esto hubo un aumento en la demanda en todo el mundo, pero las fábricas estaban produciendo mucho menos de lo que hacían antes por falta de personal y fue aquí donde empezaron los atrasos en las entregas de la mercancía.

Muchos puertos empezaron a cerrar como por ejemplo (el puerto de Ningbo-Sousa) y en todos los puertos se empezó a limitar el acceso, su capacidad operativa (cargue y descargue) era baja lo que género que muchos intercambios comerciales empezaran a parar y que a su vez ocasionaran un estancamiento de contenedores, inicialmente la falta de contenedores se focalizaba en Asia, luego esto repercutió tanto en Europa como en América y muchos contenedores se encontraban varados en puertos de carga, almacenes o a bordo de los mismos buques con o sin mercancía dentro, sumado a esto estaba la reducción de

embarcaciones en el mar que ocasionaba que los contenedores estancados en América del norte más exactamente Estados Unidos no regresaran a su punto de partida en este caso Asia, el puerto de Long Beach por donde principalmente llega mercancía de China se vio muy afectado, afirma el director de operaciones Noel Hacegaba, donde hubo hasta 86 barcos esperando para descargar entre 9 y 14 días cuando esto normalmente demoraba un par de días, así mismo, en el puerto llegaron a haber hasta 140.000 contenedores represados lo cual es algo nunca antes visto (RTVE, 2021).

Al no llevar ni retornar en el tiempo establecido se retardaron los envíos mundiales afectando así toda la cadena logística, los puertos por tema del virus como mencionábamos antes al igual que las empresas estaban trabajando con menos personal y también menos transportadores terrestres por lo que era más demorado distribuir la mercancía dentro del país. Un ejemplo de esto fue el Reino Unido en donde también se han visto represamientos de mercancía por la falta de camioneros, puesto que la mayoría de los trabajadores eran de la Unión Europea, con el Brexit ya no tienen la misma cantidad de trabajadores.

Es importante recordar que china tiene ocho de los puertos más activos del mundo.

**Ilustración 1** - Los ocho puertos más importantes de China

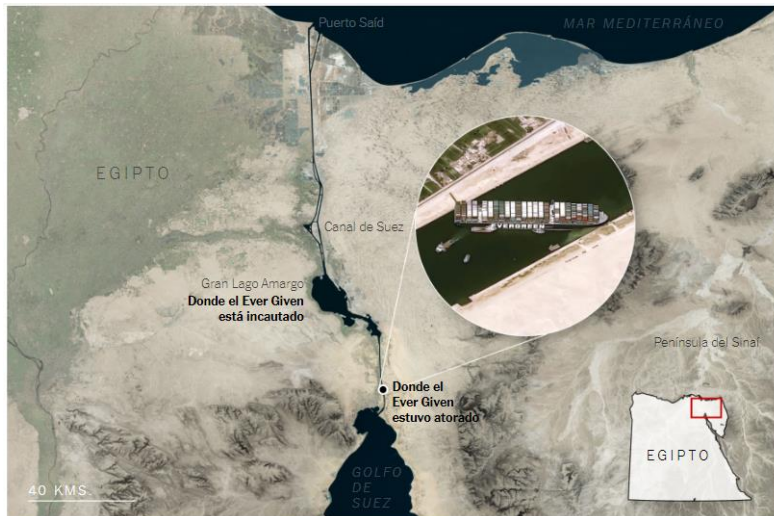


**Tomada de:** (Anónimo, 2019)

Como dato importante más allá de las decisiones tomadas por la emergencia sanitaria, un trabajador de la empresa Maersk de una naviera de Valencia, España; afirma que la cadena de suministros ya se estaba viendo tensionada aun antes de que esta crisis de contenedores ocurriera, por la falta de buques y espacio en los puertos, pero la pandemia llevo a empeorarlo todo (RTVE, 2021).

Luego de toda la economía estar afectada por los puertos y empresas que cerraron, y los demás que no lo hicieron, pero redujeron su capacidad operativa se empeora la situación más exactamente el 23 de marzo del 2021 cuando un buque de Evergreen (Ever Given) uno de los buques más grandes del mundo se encalló en el canal de Suez durante 6 días, lugar por donde recorre un 14% de la mercancía del mundo, lo que genero por este lapso un alto en el transporte marítimo mundial (Yee & James, 2021).

### **Ilustración 2 - Encallamiento del Ever Given**



**Tomada de:** (Yee & James , Así fue como el Ever Given se atascó en el Canal de Suez (Fotografía), 2021)

Es importante mencionar que cuando se habla de la falta de contenedores, no se habla de la falta de existencia de contenedores a nivel mundial sino en la falta de llegada de los contenedores a sus destinos tanto por falta de espacio como por otros motivos que ocasionaron inicialmente problemas en el flujo comercial generando muchas consecuencias graves a su vez, como lo es el aumento de tarifas de contenedores a nivel mundial ya que fuese cual fuese su destino el valor de este empezó a subir descontroladamente y empeorando aún más la situación la fabricación de contenedores nuevos era demasiado baja por lo que comprar nuevos contenedores era prácticamente imposible por sus elevados precios, fue entonces cuando el mercado de los contenedores empezó a ver la oportunidad de beneficiarse económicamente aumentando así también el precio de arrendamiento de estos, por tanto, muchos países comenzaron a generar presión para recuperar sus contenedores ya que debido a la situación estaban perdiendo la oportunidad de aprovechar

los márgenes de ganancia que se estaban obteniendo con la venta y arrendamiento de los mismos.

Todo lo anterior empezó ya a mostrar sus consecuencias, como los contenedores no estaban cumpliendo con la demanda existente los contenedores empezaron a subir aun más de precio, los fletes terrestres y marítimos aumentaron, por lo que la materia prima empezó a no llegar y la poca que llegaba era mucho más costosa, generando cuellos de botella en toda la cadena productiva y por ende ocasionando el aumento de los precios que afectaban tanto al fabricante - vendedor al no tener la materia prima necesaria y al demorarse en llegar y al consumidor final ya que los costos de producción aumentaron y se vieron reflejados en el valor de los productos.

Los países que más afectados se han visto por causa de esta crisis han sido Estados Unidos, China, Europa. Países con grandes economías, proveedores de materias primas para muchos otros que se están viendo igualmente impactados por ser esto toda una cadena de comercio, que poco a poco a creado grandes impactos por todo el mundo (France24, 2021).

Por esa razón en Asia y Europa, algunas empresas decidieron tomar diferentes alternativas para poder transportar sus productos y reducir costos, como el tren o camión ya que el valor del transporte por vías aéreas es mucho más alto. Se empezó a hacer mayor uso del tren de la ruta de la seda para transportar mercancía entre China y España, el cual aumento su tráfico de mercancía en el 2020 en un 110% en el trayecto Yiwu, China – Madrid, España; sobre todo por la exportación que hizo China de material sanitario, también la han usado para además de productos básicos transportar mercancía de lujo, como electrodomésticos y partes de automóviles. Esta ruta se puso en marcha desde el 2014

frente a un acuerdo del gobierno chino y el español para la cooperación económica, este medio de transporte es más costoso que el marítimo pero la mercancía llega en menos tiempo (16 días) (La informacion, 2021).

Otra alternativa que también está siendo muy usada, es llevar la mercancía en esta misma ruta, pero en camión, el tiempo estimado de entregas por este medio es de 20 días, sin embargo, el tiempo de llegada está sujeto a las diferentes variables que se pueden presentar en el camino como los cambios meteorológicos, los cierres de fronteras por causa de la pandemia o los controles en las aduanas por lo que las empresas se han visto obligadas a recurrir al pago de fletes mucho más altos, lo que ha afectado no solamente a las mismas empresas sino de igual forma a los consumidores, ya que los precios de los productos aumentaran debido a los costosos procesos que deben ser llevados a cabo en la cadena de suministros (RTVE, 2021).

## **CAPÍTULO 2 - CONSECUENCIAS DE LA CRISIS EN LA ECONOMÍA MUNDIAL Y SU AFECTACIÓN EN LA ECONOMÍA COLOMBIANA.**

La crisis de mundial de los contenedores afecto a todos en general por supuesto no a todos de la misma manera puesto que el desarrollo de los países es una gran variable que hace la diferencia en circunstancias como estas. por ejemplo, Estados Unidos y algunas economías asiáticas desde antes de la coyuntura tenían insumos acumulados y en la actualidad los siguen teniendo por tanto las economías asiáticas son las que menos afectadas se han vistos por la crisis de la cadena de suministro, al contrario se han beneficiado por la sobre demanda existente, todo lo opuesto pasa en Europa y Sur América ya que poseen insumos bajos y se esfuerzan por mantenerlos, el surgimiento de la crisis ha generado una serie de sucesos y consecuencias en la economía mundial como lo son:

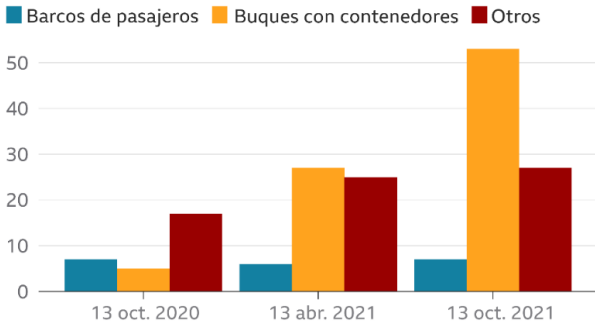
### **Cuellos de botella:**

El cierre de puertos importantes de china, fabricas, reducción de personal en los puertos que genero falta de espacio en puertos, bodegas, reducción de transportistas entre otras medidas tomadas o no por los diferentes países para favorecer la disminución de propagación del virus afecta la economía mundial ya que como hemos mencionado a lo largo del documento la pandemia dejo con ella un aumento en el uso de e-commerce y por consiguiente una alta demanda de bienes desde juguetes hasta electrodomésticos, el intento por dar respuesta sobre carga cada vez más los puertos creando así “trancones” de contenedores en las diferentes rutas comerciales como lo es por ejemplo en los puertos de los ángeles y Long beach, como se pude observar en la siguiente imagen.

### **Ilustración 3 - Número de buques en los puertos de Los Ángeles y Long Beach**

### La congestión en los puertos empeoró

Número de buques en los puertos de Los Ángeles y Long Beach



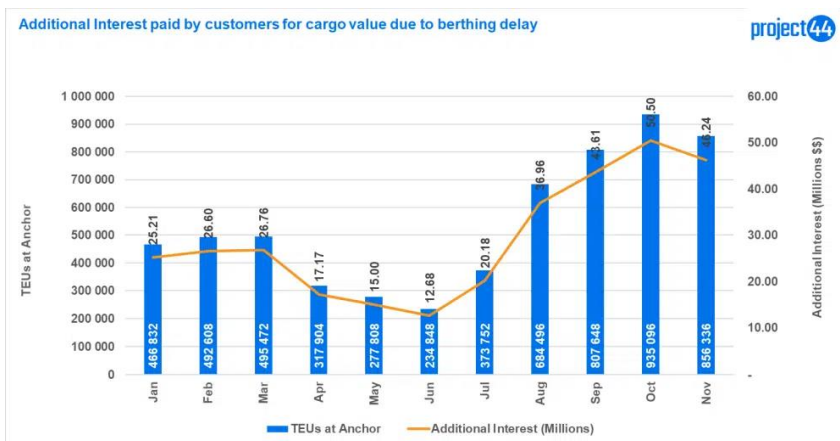
Fuente: Marine Traffic



**Tomada de:** (Goodman & Luxen, 2021)

Estos dos puertos manejan la mayor parte de carga procedente de china por lo cual en este periodo de tiempo la existencia de buques esperando en los puertos para descargar aumento de manera significativas, buques que esperaban entre varios días e incluso semanas para poder descargar su mercancía, el tiempo de tránsito antes de pandemia de puertos chinos a los ángeles era de 16 días + 6 días hasta el despacho, ahora el tiempo ha subido a 60 días por lo que los clientes se ven obligados a pagar intereses por esos dos meses que demora en cargamento para descargar (Manaadiar, 2022).

**Gráfico 1 - Intereses por demora en el puerto de Los Angeles**



**Tomada de:** (Manaadiar, 2022)

### Aumento en los costos de transporte – aumento precio contenedor:

Desde el surgimiento de la pandemia los fletes empezaron a aumentar de manera significativa esto debido a la gran sobre demanda a raíz del confinamiento, contenedores que llegaban a su tope máximo de carga, puertos que no trabajaban al 100% y por consiguiente más demoras en tiempo de descargue, entrega y por supuesto devolución, política de cero tolerancia al COVID-19 en china, aumento del precio del petróleo, entre muchos más factores que a su vez empeoraban la situación, lo que ocasiono que el envío de un container hoy en día sea mucho más caro que hace dos años.

### Gráfico 2 - Aumento de precios envío de contenedores

#### Enviar un contenedor es hoy seis veces más caro que hace dos años

Evolución semanal del coste del flete de un contenedor estándar de 12 metros (\$)

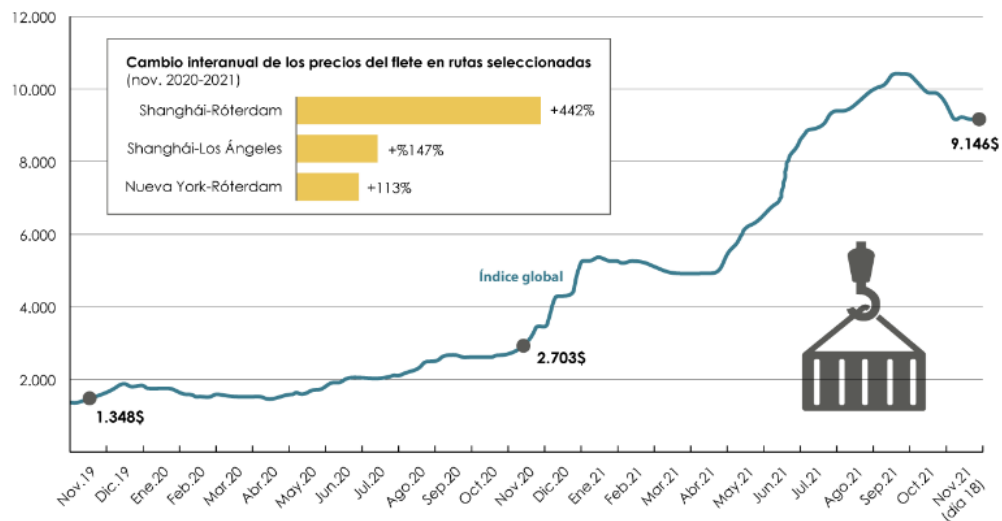


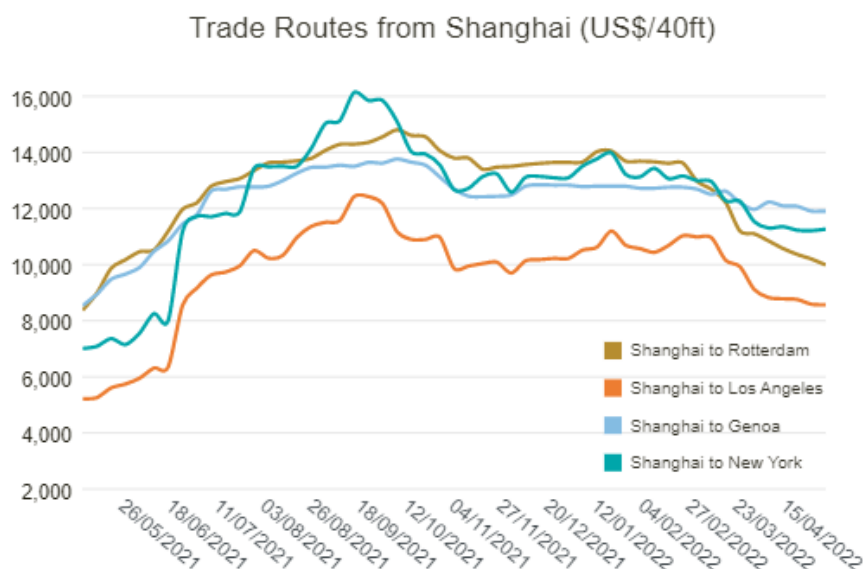
Gráfico:  
Álvaro Merino (2021)  
Fuente:  
Drewry (2021)

**EOM**  
elordenmundial.com

Tomado de: (Marin, 2021)

Para tener un ejemplo mucho más exacto es importante resaltar que por obvias razones los costos de envío se intensifican en aquellas rutas que tiene como punto de origen china, un ejemplo de esto es que antes de la pandemia un contenedor desde Shanghái hasta Estados Unidos costaba menos de 2.000 dólares como se observa en el gráfico N.º 2, pero a raíz de la pandemia y sumado a esto la crisis de los contenedores han hecho que las tarifas comerciales de envío superaran los estándares alguna vez alcanzados como se puede evidenciar en el siguiente gráfico.

**Gráfico 3 - Rutas comerciales desde Shanghái**



**Tomado de:** (Drewry, 2022)

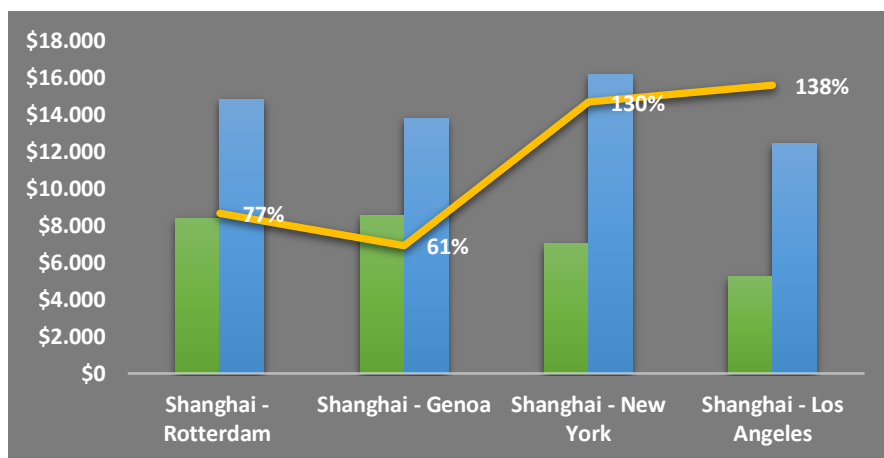
En el caso de las rutas de Shanghái el aumento de tarifas fue bastante significativo como lo es la ruta de Shanghái a New York en el año 2021, pero no fue sino hasta septiembre y octubre del mismo año que los precios llegaron a su valor más alto como se puede observar detalladamente en la siguiente tabla.

**Tabla 2 - Tarifas de Rutas comerciales desde Shanghái**

Tarifas de Rutas comerciales desde Shanghái US\$ 40Ft							
Ruta	Mas Bajo		Mas Alto		Variación	Actualidad	
	Fecha	Valor	Fecha	Valor	%	Fecha	Valor
Shanghái - Rotterdam	6/05/2021	\$8.371	7/10/2021	\$14.807	77%	5/05/2022	\$9.987
Shanghái - Genoa	6/05/2021	\$8.532	7/10/2021	\$13.765	61%	5/05/2022	\$11.908
Shanghái - New York	6/05/2021	\$7.007	16/09/2021	\$16.138	130%	5/05/2022	\$11.264
Shanghái - Los Angeles	6/05/2021	\$5.211	16/09/2021	\$12.424	138%	5/05/2022	\$8.564

**Elaboración propia:** con fuentes de Drewry

**Gráfico 4 -** Variación de tarifas de Rutas comerciales desde Shanghái 2021



**Elaboración propia:** con fuentes de Drewry

En donde se ve claramente como un contenedor que costaba menos de \$2.000 USD antes de pandemia, paso a los \$7.007 USD en mayo del 2021 y luego duplico su valor en el mes de septiembre llegando así a los \$16.138USD, siendo este solo un ejemplo de las rutas de Shanghái, este aumento ha impactado de forma negativa los diferentes sectores económicos por el aumento de precios en temas logísticos y por consiguiente materia prima, fabricación, envíos etc. Pero a su vez, afectando de manera positiva las grandes

compañías logísticas, situación que continuara si no se busca la forma de regular tarifas y solucionar el problema logístico existente en los puertos.

### **Aumento de envíos mediante carga aérea:**

La falta de capacidad marítima disponible hizo que la demanda de carga aérea aumentara, las empresas se vieron obligadas a enviar su mercancía de forma aérea para así poder cumplir con la demanda existente puesto que el envío de sus mercancías por mar ya no era opción pues los tiempos de entrega eran muy largos y los productos e insumos no iban alcanzar a llegar a tiempo, por lo que tuvieron que pagar un mayor costo de flete ya que de por sí el envío por medio aéreo siempre ha sido costoso pero por la alta demanda del servicio los precios se incrementaron aún más, esta alternancia ayudó a las aerolíneas a cubrir los ingresos que dejaron de recibir debido a que la demanda de pasajeros se encontraba estancada por temas de COVID-19, tanto así que las aerolíneas adecuaron sus aviones de pasajes en cargueros, algunos de los productos enviados por carga aérea son, lápices labiales, plásticos y piezas de automóviles (Baraniuk, 2022).






### **Crisis en tierra:**

La cadena de suministro está siendo afectada por diversos factores, el aumento excesivo de la demanda y el cierre de fábricas pero empeorando más la situación se suma la escasez de camioneros, los camioneros promedio tienen alrededor de 50 años y los jóvenes no ven este trabajo como una opción por lo que la oferta de camioneros es bastante baja desde años atrás, las malas condiciones de trabajo, las largas horas de trabajo, el poco descanso y la mala remuneración son algunos de los motivos por los cuales es cada vez un sector más reducido sumado a eso la preocupación de que personas tan jóvenes vayan a frente de un

volante con mercancía, los camioneros son una parte esencial en la cadena de suministro ya que por falta de los mismo se han venido creando aglomeración de mercancía en los puertos, sin camioneros no hay como despachar esta mercancía y distribuirla alrededor del país, generando una ocupación en los almacenamientos portuarios y más demoras en las operaciones logísticas de los mismos, la escasez de conductores está generando así mismo un aumento en los costos tanto para mayoristas como minoristas que a su vez afectan a consumidores por medio del alza de los precios de los productos (Bilogistik, 2021).

Por ejemplo, las organizaciones de transportistas estiman que Europa necesita aproximadamente 400.000 conductores para cumplir con la demanda, un estimado de los requeridos por país es:

**Tabla 3 - Número de conductores requeridos por Europa**

<b>Número de conductores requeridos por Europa</b>	
Polonia 	120.000
Alemania 	45.000
Francia 	43.000
Reino Unido 	90.000
España 	15.000

**Elaboración propia:** con fuente de (Bilogistik, 2021)

Es un valor bastante grande de personas teniendo en cuenta que es un sector de poco crecimiento, será necesario priorizar e incentivar este trabajo ya que como mencionábamos anteriormente son esenciales para mejorar el rendimiento puesto que la distribución nacional de la mercancía sin conductores es imposible.

### **Inflación:**

Los costos de envíos están siendo muy volátiles debido a la situación actual, el aumento en los precios globales de transporte marítimo aumenta la inflación, los productos y servicios se están viendo afectados ya que al haber poco espacio para transportar mercancía, el poco espacio que hay vale mucho más puesto que varias empresas están detrás de ese cupo disponible así como el tener el cupo no garantiza que llegue en el tiempo establecido, los “trancones” en los puertos hacen que eso sea complicado, por ende aparte de costar más el envío, hay retrasos en las entregas, por consiguiente en la fabricación y distribución del producto final afectando así la cadena de producción y generando un aumento en el precio de los productos.

La inflación afecta a todos, no de la misma manera pero si a todos, a continuación se evidenciara el aumento que tuvo cada país a finales del año 2021 casi todos los países llegaron a tener una inflación que no habían tenido hace muchos años, en el caso de los países con recuadro azul son países que llegaron a tener una inflación que no tenían hace más de 10 e incluso como es el caso de México la tasa más alta desde hace 20 años.

### **Tabla 4 - Impacto de la inflación en el año 2021**

## IMPACTO DE LA INFLACION EN EL AÑO 2021

America Latina	
2021	
Brasil	10.06%
Mexico	7,36%
Chile	7,20%
Peru	6.42%
Paraguay	6.8%
Uruguay	7.96%
Centro America	
2021	
Costa Rica	3.30%
El saalvador	6.12%
Honduras	5,32%
Rp dominicana	8.5%
Guatemala	3,07%

Europa	
2021	
España	6,5%
Francia	2,8%
Noruega	5,3%
Estonia	12,1%
Turquia	36,1%
Letonia	7,9%
Lituania	10,6%
Países Bajos	5,7%
Luxemburgo	4,1%
Suiza	1,5%

Asia	
2021	
Corea del sur	2,50%
Taiwan	1,96%
Filipinas	4,50%
China	1.5%
Africa	
2021	
Ghana	12,6%
Jordania	1,36%
Tunez	6.6%
Uganda	2.9%

**Elaboración propia:** con fuentes de (Portafolio, 2022)

Estas son solo algunas de las grandes consecuencias generadas a partir de la crisis, sea bueno o malo esta crisis evidencio las múltiples falencias existentes en los diferentes procesos logísticos, procesos que necesitaran una mayor atención y mayor inversion para alcanzar un grado alto de eficiencia aunque lo ideal en este momento es entender que no podemos depender al 100% de china que como mencionábamos anteriormente es momento de reinventarse, de volverse autosuficiente y de apoyar la economía regional.

### **Implicaciones en la economía colombiana:**

La economía colombiana no se ha visto gravemente afectada y golpeada por la crisis de los contenedores sino a causa de los efectos que surgen a raíz de las fuertes consecuencias que esta crisis ha dejado en las grandes economías del mundo. Así mismo, un experto en macroeconomía afirma que Latinoamérica por tener países emergentes no se

ve afectada directamente por la cadena de suministros ya que estos países están más enfocados en la producción nacional y los productos agrícolas, toda esta materia prima y minerales son procesados con maquinaria importada de alta tecnología, pero la inflación que están sufriendo las grandes economías si trae repercusiones sobre América latina ya que hay menor tráfico de divisas lo cual afecta a muchas de las personas que reciben remesas del exterior y estas representan una parte importante para el crecimiento económico en países de Latinoamérica entre estos Colombia, que en medio de la pandemia las remesas fueron parte fundamental para el mantenimiento y crecimiento de la economía del país (France24, 2021).

A pesar de las consecuencias grandes que la pandemia ha traído, Colombia en el año 2021 tuvo un crecimiento económico de 10.6%, y el año acabo con una inflación de 5.6%, lo cual indica que las medidas que se tomaron durante esta crisis fueron adecuadas, fomentaron el consumo y hubo más oportunidades de impulsar los productos nacionales, pero para el 2022, según datos del DANE para el primer trimestre del año la inflación ya superó la cifra con la que cerró el año anterior, acabando marzo con 8.53% de inflación debido a la alza de precios que se ha originado a causa de los estragos que ha dejado la crisis de la cadena logística alrededor del mundo.

**Tabla 5 - Variación IPC**

IPC	Marzo					
	Variación mensual		Variación año corrido		Variación anual	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021
IPC total	<b>1,00</b>	0,51	<b>4,36</b>	1,56	<b>8,53</b>	1,51

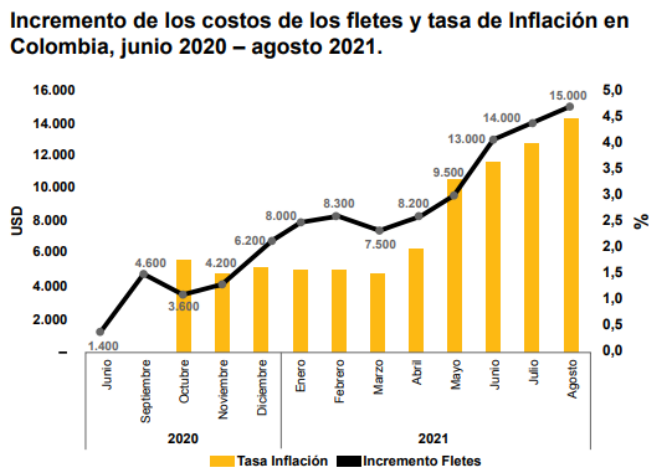
**Tomada de:** (DANE, 2022)

La elevación de precios en Colombia se ha visto reflejada en los costos de los fletes, en los puertos de Cartagena, Santa Marta y Buenaventura, que a nivel global han subido más de un 300% dependiendo de la ruta que se desee recorrer por transporte marítimo y quienes más afectados se han visto por causa del alza de estos precios son los exportadores e importadores que hay en Colombia (Villarruel, 2021).

El gremio de los conductores encargados de transportar en el país los contenedores y sus familias, también se han visto afectados porque tienen que esperar más tiempo del que acostumbraban para poder descargar un contenedor, antes de la pandemia este proceso era realizado en un día pero ahora este mismo puede tomar hasta más de cuatro días, en los que estas personas reciben un pago con el que pueden apenas sustentarse necesidades básicas como que comer o donde dormir mientras están lejos de sus casas, pero al volver a casa han perdido la mayoría de sus ganancias, es muy poco lo que ahora logran obtener para sustentar a sus familias, antes de toda esta crisis era posible que hicieran hasta 3 viajes en una semana, ahora solo pueden hacer uno. Los conductores culpan a las navieras de este tipo de problemas ya que afirman que deberían ampliar sus capacidades y tener una logística eficiente, no con los tiempos de espera tan amplios y deberían tener patios mucho más grandes, un ejemplo de esto es el puerto de Buenaventura que llegó a quedar sin espacio para descargar, anteriormente de este puerto los buques se llevaban 1.500 contenedores vacíos, mas ahora se llevan solo 300, quedando represados los 900 contenedores restantes por día. Además de los conductores estos problemas traen efectos negativos sobre el precio de la cadena de alimentos en Colombia puesto que los precios de insumos agropecuarios, alimentos y la importación de productos tiene un alza (RCN, 2022).

De igual manera los consumidores están sintiendo las consecuencias de los precios altos, ya que hay toda una cadena logística que está notoriamente afectada desde antes de llegar los bienes al consumidor final. Como se menciona anteriormente en especial los productos importados debido a los altos costos en los fletes, los productos llegan con precios también mucho más altos a lo que acostumbrábamos y esto ha afectado la inflación del país.

**Gráfico 5 - Incremento de costos de fletes y tasa de inflación**



**Tomada de:** (Villarruel, 2021)

Igualmente, debido a la falta de contenedores en América Latina y las medidas sanitarias que se estaban tomando las exportaciones tuvieron disminuciones de aproximadamente un 10% en el periodo de enero a junio del 2021 con respecto al mismo periodo del 2020. Frente a esto, productos como el café han tenido afectaciones en la exportación ya que tiene mayormente salida por el puerto de Buenaventura, pero por el aumento en el costo de los fletes hay navieras que han suspendido la llegada de los buques a este puerto, lo que aumenta los precios de exportación por tener que trasladar la carga hasta el caribe (Villarruel, 2021).

Uno de los sectores afectados en Colombia por esta crisis es el de cuero, calzado y marroquinería que, debido al desabastecimiento y alza de precios en las materias primas, los precios de estos han aumentado hasta un 60% y la asociación colombiana de industriales del calzado, el cuero y sus manufacturas indicó que estos precios no bajarán hasta el 2023 por causa de la crisis de los contenedores, probablemente la situación se estabilice un poco este año y los precios no sigan aumentando. Uno de los factores que ha fomentado esta subida de precios es el aumento en el costo de los fletes, lo que los ha llevado a pensar en la posibilidad de la producción nacional, aunque esta no solucionaría del todo el tema del aumento de precios. Otro de los sectores afectados es el automotriz, el cual tiene picos de botella debido a que un pedido se demora en llegar hasta 6 meses (Anónimo, 2022) (El tiempo, 2021).

Todo lo que está ocurriendo en el mundo y en Colombia nos indica que la cadena logística debe tomar rumbo hacia la reinversión y modernización de estos procesos que actualmente son muy importantes para el mundo, estamos en un mundo cada vez más desarrollado y globalizado, donde estos intercambios comerciales empiezan a hacer parte del día a día, por lo que estos deberían ser cada vez más eficientes, ágiles, con mejor tecnología. Por otro lado, esta situación lleva a pensar en explotar mejor el mercado local, invertir en nuevas tecnologías para la producción, a estar preparados frente a cualquier tipo de crisis y no depender solamente de los grandes países.

### **CAPÍTULO 3: RECOMENDACIONES Y ESTRATEGIAS IMPLEMENTADAS POR EMPRESAS PARA MITIGAR LA CRISIS DE LOS CONTENDORES.**

La demora es los puertos por congestión, falta de espacio en los buques, exceso de almacenamiento, falta de empleados entre otros factores que por lo menos a corto plazo no pararán, seguirán afectando los tiempos dentro de las navieras por lo menos hasta lograr crear una mayor capacidad.

Por lo tanto, empresas a nivel mundial han venido tomando una serie de decisiones para mejorar las cadenas de suministro empresarial y las condiciones logísticas de sus empresas ya que esta situación sirvió para identificar muchas falencias existentes tanto en el mercado global como a nivel interno de cada empresa.

Una vez más quedo a la luz que el mundo depende más de lo que pensaba de china, que hay más falencias en los puertos de lo que se evidenciaba, que los buques grandes con alta capacidad no son siempre la mejor opción, no todos los puertos cuentan con la misma infraestructura y no siempre se cuenta con las mismas condiciones climáticas favorecedoras para estos, que es hora de empezar a buscar la manera de ser autosuficientes, de no depender tanto de terceros, de una mayor transformación digital y de incentivar la producción nacional ya que esta es solo una de todas situaciones no programadas que pueden ocurrir y si no se está preparado de la mejor manera hay probabilidad de perder mucho como empresa.

A lo largo del tiempo las empresas han tenido que crear sus propias estrategias, o logran hundirse en la crisis o reinventarse de alguna manera, algunas de las estrategias que han implementado diferentes empresas y que pueden ayudar a mejorar y prevenir en un futuro una situación igual o medianamente parecida son:

Pronosticar y programar los tiempos de carga y entrega en el destino para así ser más eficientes en nuestra operación logística, estar de cierta manera preparados para cualquier crisis económica ya que es importante tener en cuenta que los embarques son ilimitados pero el espacio es limitado.

Implementar procesos de programación logística, planes de contingencia para hacer el seguimiento de la mercancía y tener preparación frente a los problemas que se puedan presentar en el futuro y de esa forma garantizar el ingreso de productos o insumos.

Tener cerca múltiples proveedores (suministro diversificado) para de esta manera estar un poco más seguros de cumplir con la fabricación adecuada y lograr tener a tiempo los productos terminados.

Así mismo, monitorear los inventarios, tener una capacidad significativa para cubrir las sobredemandas a corto plazo en cualquier momento y prevenir vernos afectados y tener pérdidas por factores como estos que al ser externos no controlamos.

Es importante tener diferentes alternativas de transporte esto ya que en una situación como esta en donde hay que tomar decisiones no programadas que pueden alterar al 100% el ritmo de la empresa siempre será importante las ayudas de terceros que pueden contribuir para ser más eficiente la entrega cumpliendo así con los tiempos programados.

Reorientación del comercio internacional, trabajar en estrategias que incentiven la producción colombiana haciendo acuerdos regionales ya que como se ha evidenciado a lo largo de la crisis las rutas de navegación cortas no han sufrido tan fuertemente la falta de contenedores ni aumento excesivo de tarifas.

Plantear la posibilidad de reducir los aranceles sobre algunos productos para mitigar o intentar detener la inflación que hay en Colombia.

De la misma manera, se encuentran ejemplos de estrategias incorporadas por empresas colombianas a lo largo de la crisis.

La opción que han tomado las pequeñas y medianas empresas colombianas que realizan sus ventas por medio de e-commerce ha sido la implementación de “el dropshipping” la cual funciona de la siguiente manera, las tiendas online no mantienen un inventario entonces el cliente realiza su pedido, la empresa compra directamente el producto a un proveedor que le vende a precio de mayorista y este mismo se encarga de que el producto llegue directamente al cliente final, es decir el vendedor “la empresa” se limitara hacer promoción de los producto y a recibir los pedidos únicamente, el proveedor será el encargado de lo demás. Los proveedores más populares de dropshipping en Colombia son: Aliexpress – Amazon – Spocket – Adquieralo – Tienda Jr...

Relocalización de empresas “nearshoring” muchas empresas han visto como oportunidad invertir en nearshoring en América latina, este proceso consiste en trasladar parte de su producción a países que se encuentran más cercanos a el mismo, un ejemplo de este son empresas estadounidenses que deciden trasladar una parte de su producción de Asia a América latina (Leon, 2022).

Bavaria inicio visitando diferentes puntos de venta para conocer de primera mano las circunstancias y así hacer llegar los productos de la mejor forma posible, por otra parte, sus plantas estaban operando de manera continua e interrumpida aumentando así su producción, operando así incluso domingos y festivos, adicional a esto realizo una inversion para aumentar la capacidad de hectolitros y así atender la demanda existente (Bavaria, 2021).

En Tutto se adelantaron a comprar materia prima, aumentando la existencia de inventario, pero permitiéndoles mantener la producción y entrega de productos a tiempo.

En ese momento, tenían el 85% de la producción lista para entrega y, de esta forma, cumplir con la expectativa de demanda de las fechas navideñas (Villarruel, 2021).

Por su parte la estrategia del grupo éxito fue el fortalecimiento de la estrategia digital, consolidación de formatos innovadores y recuperación de negocios complementarios, realizando pedidos de manera anticipada focalizada en cuanto a tecnología y lo más importante para el país que es el abastecimiento de comida y ropa por medio de la compra local, en este año 2022 se espera innovar para lograr alcanzar resultados así como seguir creando aliados y apoyarse con la compra local (Rojas, 2022).

Finalmente, es importante que tanto las navieras como las empresas tengan planes de contingencia para que cuando se les presenten situaciones de incertidumbre sepan cómo abordarlas, puedan minimizar los riesgos y salir lo menos afectado de estas, también será crucial tener en cuenta las decisiones tomadas por las diferentes organizaciones ya que estas podrán ser útiles para implementar y así estar preparados ante crisis como la que se está viviendo en la actualidad.

**CONCLUSIONES:**

La crisis de los contenedores surgió debido a el COVID-19 ya que las medidas tomadas para detener la propagación del virus generaron cierre de puertos y fábricas y una sobre demanda que llevo al estancamiento de los contenedores.

Para cumplir con la sobredemanda muchas empresas se vieron obligadas a aumentar al 100% su capacidad de producción trabajando así 24 horas incluyendo fines de semana y festivos.

Muchas navieras se vieron afectadas fuertemente, tanto así que decidieron parar sus operaciones a países como Colombia.

La crisis afecto los costos de diferentes materias primas, como lo fue en el caso de Colombia el cuero, el sector automotriz y demás productos importados que generaron una inflación.

De igual manera los camioneros se han visto fuertemente afectados por los largos y exhaustos recorridos que deben realizar a raíz de la crisis, pues los tiempos de espera son mucho más largos y a cambio reciben una baja remuneración.

Las exportaciones colombianas se vieron afectadas debido a la falta de contenedores y las importaciones aumentaron.

## BIBLIOGRAFÍA:

- ¿*Qué es la investigación documental?* (s.f.). Obtenido de Questionpro:  
<https://www.questionpro.com/blog/es/investigacion-documental/>
- 15 tipos de investigación y sus características.* (s.f.). Obtenido de Tesis y masters:  
<https://tesisymasters.com.co/tipos-de-investigacion/>
- Anónimo. (30 de Octubre de 2019). *Transporte marítimo china, todo lo que debes saber (Fotografía)*. Obtenido de Ibercondor: <https://ibercondor.com/blog/transporte-maritimo-china-todo-lo-que-debes-saber/>
- Anónimo. (14 de Enero de 2022). *La crisis mundial de contenedores: consecuencias y recomendaciones*. Obtenido de Inseroca : <https://inseroca.com/la-crisis-mundial-de-contenedores-consecuencias-y-recomendaciones/>
- Anónimo. (05 de Febrero de 2022). *Precio del cuero y calzado se mantendrá alto hasta el 2023 en Colombia*. Obtenido de Infobae:  
<https://www.infobae.com/america/colombia/2022/02/05/precio-del-cuero-y-calzado-se-mantendra-alto-hasta-el-2023-en-colombia/>
- Baraniuk, C. (11 de Febrero de 2022). *Por qué se transportan cada vez más productos en avión (y cómo cambiarán los fletes a futuro)*. Obtenido de BBC:  
<https://www.bbc.com/mundo/noticias-60178204>
- Baraniuk, C. (11 de Febrero de 2022). *Por qué se transportan cada vez más productos en avión (y cómo cambiarán los fletes a futuro)*. Obtenido de BBC NEWS:  
<https://www.bbc.com/mundo/noticias-60178204>
- Bavaria. (2021). *Los esfuerzos de Bavaria para combatir la escasez*. Obtenido de Bavaria :  
<https://www.bavaria.co/los-esfuerzos-de-bavaria-para-combatir-la-escasez>
- Bilogistik. (08 de Noviembre de 2021). *El sector del transporte por carretera busca conductores de camiones*. Obtenido de Bilogistik S.A: <https://www.bilogistik.com/blog/sector-transporte-carretera-busca-conductores-camiones/>
- Bilogistik. (08 de Noviembre de 2021). *El sector del transporte por carretera busca conductores de camiones*. Obtenido de Bilogistik: <https://www.bilogistik.com/blog/sector-transporte-carretera-busca-conductores-camiones/>
- DANE. (Marzo de 2022). *IPC*. Obtenido de DANE:  
<https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/precios-y-costos/indice-de-precios-al-consumidor-ipc/ipc-informacion-tecnica>
- Drewry. (05 de Mayo de 2022). *Índice mundial de contenedores* . Obtenido de Drewry:  
<https://www.drewry.co.uk/supply-chain-advisors/world-container-index-weekly-update>
- Econtainers. (12 de Febrero de 2022). *Contenedores: conoce quién los inventó y por qué se volvieron importantes*. Obtenido de econtainers: <https://econtainers.co/blog/contenedores-inventor-porque-son-importantes/>

- El tiempo. (26 de Octubre de 2021). *Cuero y calzado, en dificultades por la escasez de materias primas*. Obtenido de El tiempo: <https://www.eltiempo.com/economia/sectores/cuero-y-calzado-como-le-afecta-al-sector-la-escasez-de-materias-primas-628022>
- Ferrari, A. P. (15 de Septiembre de 2018). *Teoría del cuello de botella en la gestión de operaciones*. Obtenido de Cuida tu dinero: <https://www.cuidatudinero.com/13174203/teoria-del-cuello-de-botella-en-la-gestion-de-operaciones>
- France24. (12 de Agosto de 2021). Obtenido de China cierra parcialmente uno de los principales puertos del mundo por caso de covid: <https://www.france24.com/es/minuto-a-minuto/20210812-china-cierra-parcialmente-uno-de-los-principales-puertos-del-mundo-por-caso-de-covid>
- France24. (22 de Octubre de 2021). *Crisis de suministros: ¿el comercio y las economías del mundo paralizadas?* Obtenido de noticias france 24: <https://www.france24.com/es/programas/el-debate/20211022-crisis-suministros-transporte-maritimo-economia-comercio>
- Fryer, V. (s.f.). *The History of Commerce: From the Silk Road to Modern Ecommerce*. Obtenido de BIGCOMMERCE: <https://www.bigcommerce.com/blog/commerce/#the-history-of-commerce-from-trading-shells-to-buying-iphones>
- Fryer, V. (s.f.). *The History of Commerce: From the Silk Road to Modern Ecommerce*. Obtenido de BIGCOMMERCE: <https://www.bigcommerce.com/blog/commerce/#conclusion>
- Glanz, V. Y. (19 de Julio de 2021). *Así fue como el Ever Given se atascó en el Canal de Suez*. Obtenido de The New York Times: <https://www.nytimes.com/es/2021/07/19/espanol/canal-suez-evergiven.html>
- González, M. E. (24 de Enero de 2019). *La logística en la historia: El contenedor*. Obtenido de Contrans: <https://www.contrans.pe/logistica-la-logistica-en-la-historia-el-contenedor-20>
- Goodman, J., & Luxen, M. (17 de Octubre de 2021). *Crisis de los contenedores: ¿por qué hay tantos barcos haciendo fila para entrar a Estados Unidos?* Obtenido de BBC NEWS: <https://www.bbc.com/mundo/noticias-58943545>
- IELOGIS. (27 de Enero de 2020). *Transporte marítimo: el buque insignia de las mercancías*. Obtenido de IELOGIS: <https://ielogis.com/transporte-maritimo/>
- IMO. (s.f.). *International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974*. Obtenido de IMO: [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\),-1974.aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx)
- IMO. (s.f.). *Introducción a la OMI*. Obtenido de IMO: <https://www.imo.org/es/About/Pages/Default.aspx>
- Inteligente, E. e. (21 de Diciembre de 2021). *Crisis en la logística internacional: retos y oportunidades*. Obtenido de Grupo Bancolombia : <https://www.bancolombia.com/wps/portal/empresas/capital-inteligente/actualidad-economica-sectorial/crisis-contenedores-retos-oportunidades#:~:text=Estrategias%20para%20superar%20la%20crisis%20de%20contenedores,-Pero%20%C2%BFqu%C3%A9%20medidas&text=Desarro>

- International Chamber of Shipping. (s.f.). *About ICS*. Obtenido de International Chamber of Shipping: <https://www.ics-shipping.org/about-ics/>
- ISO. (s.f.). *Sobre nosotros*. Obtenido de ISO: <https://www.iso.org/about-us.html>
- La informacion. (29 de Agosto de 2021). *El tren de la seda duplicó el tráfico de mercancías durante la pandemia*. Obtenido de La informacion: <https://www.lainformacion.com/economia-negocios-y-finanzas/tren-seda-duplico-trafico-mercancias-pandemia/2847673/#:~:text=El%20conocido%20como%20%22tren%20de,por%20donde%20pasa%20el%20convoy.>
- Leon, J. A. (23 de Marzo de 2022). *Nearshoring en Colombia*. Obtenido de Bizlatinhub: <https://www.bizlatinhub.com/es/nearshoring-en-colombia-inversion/>
- Manaadiar, H. (11 de Enero de 2022). *US importers pay millions in additional interest due to port congestion in US West Coast ports*. Obtenido de Shipping and freight resource: <https://www.shippingandfreightresource.com/us-importers-pay-millions-in-additional-interest-due-to-port-congestion-in-us-west-coast-portsbillions-of-dollars-worth-of-cargo-waiting-outside-west-coast-ports-in-2021-racked-up-millions-in-interest/>
- Marin, J. L. (22 de Noviembre de 2021). *La evolución del precio del transporte marítimo de mercancías en el mundo*. Obtenido de El orden mundial : <https://elordenmundial.com/mapas-y-graficos/evolucion-precio-transporte-maritimo-mercancias-mundo/>
- Mendoza, L. H. (21 de Noviembre de 2021). *Crisis de los contenedores: la oportunidad tras el caos*. Obtenido de El Universal: <https://www.eluniversal.com.co/suplementos/facetas/crisis-de-los-contenedores-la-oportunidad-tras-el-caos-EB5751978>
- Mimenza, O. C. (s.f.). *¿Qué es la Teoría del Caos y qué nos revela?* Obtenido de Psicología y mente: <https://psicologiaymente.com/psicologia/teoria-del-caos>
- Minsalud. (06 de Marzo de 2020). *Colombia confirma su primer caso de COVID-19*. Obtenido de Minsalud: <https://www.minsalud.gov.co/Paginas/Colombia-confirma-su-primer-caso-de-COVID-19.aspx#:~:text=Bogot%C3%A1%2C%20de%20marzo%20de,una%20paciente%20de%2019%20a%C3%B1os.>
- Opazo, M. (Octubre de 2006). *El transporte marítimo mundial*. Obtenido de Revista, Negocios globales: <http://www.emb.cl/negociosglobales/articulo.mvc?xid=1390>
- Orozco, C. (10 de Octubre de 2020). *Logística*. Obtenido de Guía del empresario: <https://guiadelempresario.com/logistica/>
- Partidalogistics. (s.f.). *Ventajas y desventajas del transporte marítimo*. Obtenido de Partidalogistics: <https://partidalogistics.com/ventajas-y-desventajas-del-transporte-maritimo/>
- Pedrique, G. (25 de Febrero de 2021). *Importancia del transporte marítimo y sus principales ventajas*. Obtenido de Veconinter: <https://www.veconinter.com/blog/post/importancia-del-transporte-maritimo-y-sus-principales-ventajas/217>

- Portafolio. (16 de Enero de 2022). *La inflación, un fenómeno que impacta al mundo*. Obtenido de Portafolio: <https://www.portafolio.co/internacional/inflacion-2021-un-fenomeno-de-impacto-mundial-560612>
- Portafolio. (09 de Febrero de 2022). *Los subsidios que se crearon en pandemia y siguen 'vivos'*. Obtenido de Portafolio: <https://www.portafolio.co/economia/gobierno/subsidios-en-pandemia-cuales-seguiran-en-2022-561540>
- Quintana, C. (19 de Marzo de 2021). *Como escoger proveedores de dropshipping en colombia* . Obtenido de Oberlo: <https://www.oberlo.com.co/blog/proveedores-dropshipping-colombia>
- RCN. (2 de Marzo de 2022). *Emisión 12:30 p.m. / miércoles 2 de marzo de 2022*. Obtenido de noticiasrcn.com: <https://www.noticiasrcn.com/emisiones/emision-1230-pm-miercoles-2-de-marzo-de-2022-407266>
- Rojas, L. C. (11 de Abril de 2022). *Compra local: la estrategia del Grupo Éxito ante la inflación*. Obtenido de El espectador: <https://www.elespectador.com/economia/empresas/compra-local-la-estrategia-del-grupo-exito-ante-la-inflacion/>
- RTVE. (24 de Noviembre de 2021). *Las claves de la crisis global de suministros: ¿cómo salir del bloqueo comercial?* Obtenido de Play telediario: <https://www.rtve.es/play/videos/telediario-2/claves-tesis-global-suministros/6226901/>
- Sierra, C. S. (17 de Febrero de 2021). *Costos de los fletes marítimos para importar de China aumentaron 300% por pandemia*. Obtenido de La Republica: <https://www.larepublica.co/economia/costos-de-los-fletes-maritimos-para-importar-de-china-aumentaron-300-por-pandemia-3126267>
- Sociedad Geográfica Nacional. (26 de Julio de 2019). *The Silk Road*. Obtenido de National Geographic: <https://www.nationalgeographic.org/encyclopedia/silk-road/>
- The history of containers*. (s.f.). Obtenido de Mccontainers: <https://mccontainers.com/blog/the-history-of-containers/>
- Tradenews. (10 de Junio de 2020). *Apuntes de Maersk para atravesar la pandemia y planificar la logística del día después*. Obtenido de Tradenews: <https://tradenews.com.ar/apuntes-de-maersk-para-atravesar-la-pandemia-y-planificar-la-logistica-del-dia-despues/>
- Villarruel, O. (30 de Noviembre de 2021). *La cara oculta detrás de la crisis de los contenedores:*. Obtenido de Crowe: <https://www.crowe.com/co/news/la-tesis-de-los-contenedores>
- World Customs Organization . (s.f.). *Discover the WCO*. Obtenido de World Customs Organization .
- WTO. (s.f.). *Entender la OMC*. Obtenido de Organizacion mundial del comercio: [https://www.wto.org/spanish/thewto\\_s/whatis\\_s/who\\_we\\_are\\_s.htm](https://www.wto.org/spanish/thewto_s/whatis_s/who_we_are_s.htm)
- Xtrategy. (07 de Febrero de 2022). *Oportunidades del Nearshoring para Colombia y la región*. Obtenido de Xtrategy: <https://xtrategycenter.com/oportunidades-del-nearshoring-para-colombia-y-la-region/>

Yee, V., & James, G. (19 de Julio de 2021). *Así fue como el Ever Given se atascó en el Canal de Suez (Fotografía)*. Obtenido de The New York Times:  
<https://www.nytimes.com/es/2021/07/19/espanol/canal-suez-evergiven.html>

Yee, V., & James, G. (19 de Julio de 2021). *Así fue como el Ever Given se atascó en el Canal de Suez* . Obtenido de The New York Times:  
<https://www.nytimes.com/es/2021/07/19/espanol/canal-suez-evergiven.html>