

Desafíos y consecuencias de la crisis de contenedores en el comercio internacional

Challenges and consequences of the container crisis on international trade

Recibido: 11 de septiembre de 2024

Aprobado: 05 de diciembre de 2024

publicación: 01 de enero de 2024

Forma de citar: P. Alzate, D. Quintero, L. Aristizábal, and D. Giraldo, "Desafíos y consecuencias de la crisis de contenedores en el comercio internacional", Mundo Fesc, vol. 15, no. 31, pp. 545-563, Ene. 2025, doi: 10.61799/2216-0388.1440.

Paola Alzate

Universidad Católica Luis Amigó,
paola.alzateon@amigo.edu.co,
<https://orcid.org/0000-0001-5406-3355>,
https://scienti.minciencias.gov.co/cvlac/visualizador/generarCurriculoCv.do?cod_rh=0000116945

Daniel Quintero

Universidad Católica Luis Amigó,
daniel.quintero@amigo.edu.co,
<https://orcid.org/my-orcid?orcid=0009-0006-9645-6759>,
https://scienti.minciencias.gov.co/cvlac/visualizador/generarCurriculoCv.do?cod_rh=0002126790

Laura Aristizábal

Universidad Católica Luis Amigó,
laura.aristizabaley@amigo.edu.co,
<https://orcid.org/0009-0005-1627-5441>
https://scienti.minciencias.gov.co/cvlac/visualizador/generarCurriculoCv.do?cod_rh=0002126823

David Giraldo

Universidad Católica Luis Amigó,
jose.giraldoas@amigo.edu.co,
<https://orcid.org/0000-0002-1278-8697>,
https://scienti.minciencias.gov.co/cvlac/visualizador/generarCurriculoCv.do?cod_rh=0000138253

*Autor para correspondencia:

E-mail: paola.alzateon@amigo.edu.co



Desafíos y consecuencias de la crisis de contenedores en el comercio internacional

Resumen

La crisis de contenedores, provocada por la pandemia del Covid-19, ha impactado al comercio internacional debido a los cierres de puertos y restricciones implementadas para contener el virus, lo que resultó en la reducción de la capacidad de transporte y congestión de puertos occidentales, principalmente aquellos con importaciones desde China. Este artículo, basándose en fuentes secundarias y datos del sector logístico, analiza esta crisis y presenta como resultados que las dificultades iniciales en el suministro global de bienes esenciales y la escasez de contenedores, impacto en el transporte de mercancías y altos costos logísticos. Se concluye que la capacidad de adaptación de las empresas logísticas y la implementación de estrategias eficaces se vuelven fundamentales para reforzar el comercio internacional y prepararse para futuros desafíos en un mundo cada vez más interconectado.

Palabras clave: Crisis de contenedores, logística internacional, economía mundial, covid-19, puertos marítimos.

Challenges and consequences of the container crisis on international trade

Abstract

The container crisis, triggered by the Covid-19 pandemic, has impacted international trade due to port closures and restrictions implemented to contain the virus, resulting in reduced transportation capacity and congestion in Western ports, mainly those with imports from China. This article, based on secondary sources and logistics sector data, analyzes this crisis and presents as results the initial difficulties in the global supply of essential goods and the shortage of containers, impact on goods transport and high logistic costs. It concludes that the adaptability of logistics companies and the implementation of effective strategies become fundamental to strengthen international trade and prepare for future challenges in an increasingly interconnected world.

Keywords: Container crisis, international logistics, economics, covid-19, seaports.

Introducción

La pandemia de Covid-19, que se inició a finales de 2019, ha tenido un profundo impacto en diferentes aspectos de la sociedad a nivel mundial. Entre los sectores más afectados por esta crisis sanitaria, destaca el comercio internacional [1], especialmente en lo que respecta a la logística y el transporte de mercancías. La cadena de suministro global se enfrentó a una presión sin precedentes debido a los numerosos cierres portuarios y restricciones [2] implementadas con el objetivo de contener la propagación del virus. Estas medidas inesperadas han desencadenado una serie de desafíos para mantener el flujo adecuado de bienes y productos entre países.

Como resultado de estas medidas, surgió una aguda crisis de escasez de contenedores que afectó el flujo comercial y una congestión significativa en los puertos occidentales, especialmente aquellos que recibieron mercancías procedentes de China, epicentro del brote inicial [2].

Esta crisis de contenedores se desarrolló en un contexto en el que la economía mundial ya enfrentaba desafíos debido a la creciente interdependencia entre las naciones y el aumento del comercio internacional [3]. La combinación de la pandemia de Covid-19 y la escasez de contenedores expuestos provocó un impacto sin precedentes en la cadena de suministro global, exponiendo la vulnerabilidad de un sistema altamente integrado y resaltando la importancia de la eficiencia logística en momentos de crisis.

Los contenedores, que representan la globalización y son esenciales para mover productos por todo el mundo de manera eficiente, experimentaron un cambio drástico cuando apareció el Covid-19. Después de que la OMS declarara oficialmente la pandemia en el mes de marzo de 2020, muchos países cerraron sus puertos, paralizando el comercio internacional y restringieron el movimiento de personas y mercancías. Estas decisiones tan severas, impactaron directamente al comercio marítimo y provocaron una serie de efectos dominó en toda la cadena de suministro a nivel mundial. [4].

La pandemia interrumpió seriamente el movimiento de productos, provocando una falta de contenedores y atascos importantes en muchos puertos, sobre todo en los que normalmente reciben un flujo continuo de mercancías desde China, lugar donde comenzó el brote del virus. [5]. La situación cambió completamente el funcionamiento normal de la cadena de suministro, dejando en evidencia lo frágil que es un sistema tan conectado a nivel mundial y poniendo en manifiesto que se necesita replantear cómo hacer todo el proceso logístico para que este sea más resistente cuando se enfrenta a emergencias globales [6].

Los buques de transporte de mercancía, que antes funcionaban con extrema precisión y un ritmo constante, tuvieron serios problemas para cargar y descargar sus contenedores, lo que provocó retrasos importantes en los tiempos de viaje y entrega [7].

La escasez de contenedores afectó mucho más al transporte marítimo de mercancías que venían de China, el exportador más grande del mundo. Como tantos productos y materias primas se fabrican en China, estos son enviados a mercados en todo el mundo, cuando los puertos cierran temporalmente y la producción disminuye, esto produjo grandes problemas en la disponibilidad y distribución de contenedores hacia otros países [8].

Este desequilibrio en la disponibilidad de contenedores trajo consecuencias negativas para las cadenas de suministro a nivel mundial, revelando complejidades en niveles logísticos adicionales para aquellas compañías que dependen del transporte por mar [9]. Dicho impacto se manifestó en la atención de las mercancías y en la imperativa búsqueda de soluciones alternativas para sostener las corrientes comerciales en un contexto de disrupción sin precedentes. La problemática relacionada con los contenedores evidencia la trascendencia de implementar una planificación estratégica y mantener la adaptabilidad en el sector de las operaciones logísticas, con el propósito de afrontar contingencias imprevistas y asegurar la persistencia en las actividades mercantiles en el ámbito internacional.[10].

Las corporaciones que requerirían de estos recursos, experimentaron considerables obstáculos para conservar la continuidad de sus procesos operativos, lo cual repercutió desfavorablemente en la provisión de artículos fundamentales y contribuyó a la insuficiencia de productos disponibles en los mercados globales [11].

A pesar de la atenuación de ciertas limitaciones en determinadas naciones debido a la reducción en la incidencia de casos de Covid-19 y la implementación de protocolos preventivos, la problemática relacionada con los contenedores no ha alcanzado una resolución integral. El incremento en la demanda de mercancías y la necesidad imperante de reponer existencias han intensificado la saturación en las instalaciones portuarias y han propiciado una intensa competencia por la disponibilidad de unidades de transporte, lo cual ha derivado un aumento significativo de los costos logísticos que deben afrontar las entidades empresariales. [12].

En la presente investigación, se ha efectuado un examen minucioso sobre el desarrollo e impactos derivados de la crisis de contenedores, sondeando en sus causas fundamentales, las consecuencias económicas y las enseñanzas extraídas. De la misma manera, se analizarán los métodos estratégicos adoptados por los diversos participantes de la cadena de suministro para hacer frente a esta oportunidad sin precedentes. Resulta de gran relevancia comprender las implicaciones de esta crisis con el objetivo de potenciar la capacidad de recuperación del comercio en el nivel internacional y consolidar la oportuna respuesta ante futuros retos de alcance global .

En la actualidad, la humanidad se ha sumergido en una situación bastante crítica que se desencadenó en el año 2019 con la invasión de la pandemia ocasionada por el

Covid-19. Esta coyuntura ha suscitado innumerables retos y ha dejado una impronta considerable en la totalidad de los sectores, constituyendo un momento decisivo en la historia contemporánea y cumpliendo a las entidades empresariales a enfrentar circunstancias adversas sin antecedentes comparables [13].

La pandemia global impacta significativamente al sector internacional, exponiéndose a desafíos y problemáticas sustanciales derivados de esta emergencia imprevista. La envergadura de la crisis resaltó la imperiosa necesidad de reevaluar ciertos procedimientos y estrategias operacionales con el objetivo de robustecer la resiliencia y la capacidad de respuesta frente a eventualidades futuras.

La contracción de la actividad productiva en China, como resultado de la reciente coyuntura económica global, acarrea severas implicaciones, incluyendo la actual crisis de contenedores que repercute a escala mundial. Esta situación ha incidido desfavorablemente en las economías a nivel global, exacerbando las presiones inflacionarias y contribuyendo a una ralentización del crecimiento económico mundial.

Como es bien sabido, el mundo se encuentra altamente interconectado, y cualquier afectación en un proceso regular de producción puede tener consecuencias perjudiciales para terceros e incluso dar lugar a una nueva crisis [14]. Los procesos logísticos, en particular, son extremadamente sensibles a diversas variables, y esto explica la perpetuación de la crisis de contenedores, que ha llevado a un aumento sin precedentes en los costos de fletes y contenedores en el sector [15].

El presente documento tiene como objetivo identificar las causas de la actual crisis de contenedores que ha afectado al comercio internacional desde el inicio de la pandemia. Para ello, se realizará un análisis exhaustivo basado en datos relacionados con el transporte de mercancías y aspectos económicos, con el fin de evaluar el estado actual del comercio marítimo internacional y las repercusiones que esta crisis ha tenido en la economía global. Entre las consecuencias destacan el incremento de los fletes marítimos debido a la congestión y la escasez de unidades de transporte internacional.

Concepto de la crisis

El presente documento expone los hallazgos de una investigación exhaustiva en torno a la crisis de contenedores que ha afectado la economía mundial, detallando las problemáticas derivadas de este escenario. La denominada crisis de los contenedores, describe el momento actual del transporte marítimo, marcada por el desequilibrio entre una elevada demanda y una limitada disponibilidad de contenedores. Este fenómeno ha originado importantes desafíos y complicaciones logísticas que previsiblemente impactarán la economía global durante un periodo duradero [16].

La mencionada crisis de contenedores se originó a partir de la aparición de la

desaceleración de la actividad portuaria a nivel global, directamente vinculada a la pandemia del Covid-19. Los cierres, ya fueran parciales o totales, de las instalaciones portuarias desencadenaron una serie de efectos en cascada, provocando un incremento significativo en los costos del transporte marítimo y la consecuente acumulación de contenedores vacíos en diversas ubicaciones alrededor del planeta. Esta compleja situación ha obstaculizado significativamente la capacidad de redistribuir los contenedores de manera eficiente, impidiendo la normalización y la agilización de las operaciones logísticas a nivel mundial.

La pandemia global tensionó de manera considerable la cadena de suministro internacional, revelando una disfunción en el tránsito de bienes y productos entre las naciones. La reducción en la operatividad de los puertos y la concentración de contenedores vacíos en nodos donde el flujo ha sido más lento, impactó negativamente en la disponibilidad y la distribución eficiente de mercancías dentro del comercio internacional.

Resulta esencial analizar en profundidad las consecuencias y los retos que presenta esta crisis de contenedores, con el fin de diseñar soluciones efectivas y estrategias que fortalezcan la capacidad de adaptación y la agilidad de la cadena de suministro global. La investigación exhaustiva de esta problemática facilitará la identificación de medidas orientadas a optimizar el transporte de mercancías y asegurar una distribución más eficiente y fluida de bienes, dentro del marco de una economía mundial crecientemente independiente.

La desencadenante principal de esta crisis, se remonta al tiempo de la pandemia, donde la disminución de la fuerza laboral en los ámbitos de producción y transporte, implementada como medida preventiva contra la propagación del virus, actuó como factor inicial de la problemática. A este hecho se añadieron elementos coadyuvantes como la desaceleración de los procesos de transporte, el incremento sustancial de los costos operativos y las tarifas de flete, así como una preparación insuficiente por parte de las empresas logísticas para gestionar un aprovisionamiento a gran escala impulsado por las administraciones públicas con el fin de mitigar la expansión del virus [17].

Conviene subrayar que la crisis de contenedores puede interpretarse como una reducción abrupta de la capacidad disponible para el transporte de productos a escala global. Esta situación se ve intensificada por la elevada demanda de bienes y los significativos costos asociados al transporte internacional de mercancías.

La disminución de la capacidad de transporte en contenedores, sumada a la saturación de los puertos, ha originado considerables impedimentos en la cadena de suministro global. La convergencia de una elevada demanda de productos y una escasa disponibilidad de contenedores ha provocado un aumento sustancial en los costos logísticos, estas

afectan tanto a las organizaciones empresariales como a los consumidores finales [15].

La actual interrupción en el flujo de mercancías y materias primas conlleva a un impacto considerable en su circulación, configurándose como uno de los escenarios más desafiantes experimentados hasta ahora. Las proyecciones sugieren una persistencia del declive económico en los próximos años, anticipándose a un proceso de recuperación aún más pausado.

La contracción en la circulación de mercancías y materias primas presenta un reto inédito para la cadena de suministro mundial. La presente crisis ha evidenciado la vulnerabilidad de la economía global y la trascendencia de una logística eficiente y adaptable.

Ante este panorama, resulta crucial emprender investigaciones y análisis que permitan identificar estrategias y políticas orientadas a promover una distribución más eficaz y fluida de bienes y materias primas en el comercio internacional. En el mismo sentido, se requiere una colaboración estrecha entre los diversos agentes de la cadena de suministro para concebir soluciones innovadoras que atenúen las consecuencias adversas de la crisis y fortalezcan la preparación ante futuros desafíos económicos y logísticos.

El conflicto en Ucrania ha provocado, en el ámbito económico, una restricción en el suministro de gas natural procedente de la Federación Rusa, lo que se traduce en un incremento inmediato de los gastos para los hogares europeos que dependen de este flujo constante de recursos energéticos. Adicionalmente, esta coyuntura ha generado una reducción en la demanda de bienes y servicios manufactureros, lo cual, a su vez, conlleva a un aumento de los costos de producción y una elevación de la inflación. Esto ha resultado en un incremento moderado en el comercio exterior [18].

Como consecuencia, la Organización Mundial del Comercio (OMC) estima que el crecimiento económico para el resto del año 2023 será menor que el informado a principios de este mismo año. Esta reducción se atribuye a la crisis generada por la guerra en Ucrania y al endurecimiento de la política monetaria. Como resultado, se prevé un incremento moderado en la economía para los próximos años [19], así en el año 2023, las proyecciones inflacionarias globales han experimentado una reducción significativa en la construcción de nuevos contenedores para el comercio marítimo. Esta situación se encuentra solo en paralelo con la crisis financiera del 2009. Estos cambios son resultado directo de la congestión en la logística de suministro durante y posterior a la pandemia del covid-19 [20].

Aunque es demasiado pronto para afirmar que los indicadores económicos regresarán a los rangos previos a la pandemia, hay señales inflacionarias que indican un posible retorno a la antigua normalidad pre covid-19. Los cambios globales han despertado un interés particular en el estudio y la especulación sobre la demanda de bienes provenientes de China, lo que se convierte en un factor crucial para determinar si la

economía puede recuperar niveles saludables nuevamente. Sin embargo, existen opiniones divergentes al respecto [21].

Además de esto, existen registros que sugieren que, si bien la crisis de contenedores parece estar superándose hacia mediados de 2023 debido a la disminución de los precios, la economía sigue enfrentando dificultades y los indicadores de recesión siguen siendo latentes. Esto se traduce en comerciantes que muestran reservas al manejar las mercancías que tienen a su disposición, lo que genera un efecto dominó sobre la cantidad de envíos y debilita las rutas marítimas.

Aunque los precios de los contenedores han comenzado a ceder, la economía aún enfrenta desafíos persistentes. Los indicadores de recesión mantienen una sensación de precaución entre los comerciantes, quienes pueden ser reacios a asumir riesgos y realizar envíos masivos. Esta actitud conservadora afecta la demanda de envíos y puede llevar a una menor utilización de las rutas marítimas, probablemente tendrá consecuencias en la cadena de suministro global [22], Esta situación ha llevado a que los costos de transporte marítimo alcancen niveles sin precedentes. Se tienen registros de un incremento significativo en los fletes marítimos desde Asia hasta América, pasando de valores durante pre pandemia, aproximados a 2,000 dólares, a alcanzar cifras cercanas a los 10,000 dólares durante la crisis. Este aumento exorbitante de los costos de transporte tiene un impacto directo en el precio final de los productos para el consumidor, lo que afecta aún más la situación económica de países más desfavorecidos. La crisis de contenedores y las perturbaciones en la cadena de suministro han generado una escasez de capacidad de transporte marítimo, lo que ha llevado a una mayor demanda de servicios de envío y, en consecuencia, a un aumento desproporcionado de los costos de fletes. Este momento ha impactado de manera muy particular a naciones cuyas economías se sustentan significativamente en las importaciones por medio marítimo y que, además, ya enfrentan dificultades económicas preexistentes [23].

Esta crisis imprevista ha generado un impacto considerable en la economía global, dejando a numerosas empresas con déficits sustanciales. En la actualidad, el panorama mundial se enfrenta a una severa crisis derivada de la pandemia, lo cual se manifiesta en el aumento extraordinario de los costos de fletes desde China a Colombia, alcanzando aproximadamente cinco veces su valor habitual en comparación con años precedentes. Esta situación se inscribe en un contexto de transformación continua del comercio, lo que convierte a esta variable en un asunto de crucial importancia, ya que se traduce cada vez más en inflación y escasez de productos.

La crisis de contenedores, junto con las alteraciones en la cadena de suministro global, ha ocasionado una limitación en la disponibilidad de transporte marítimo. Este escenario ha impulsado una mayor solicitud de servicios de envío, derivando en un incremento notable de los costos de flete. Esta situación ha afectado de manera considerable el intercambio comercial entre China y Colombia, incidiendo directamente en la inflación

y la disponibilidad de productos para los consumidores.

El incremento de los costos de flete y su repercusión en la inflación y la escasez revisten un importancia significativa para los gobiernos y las empresas. La investigación exhaustiva de esta problemática resulta esencial para comprender en profundidad las causas fundamentales de esta crisis y diseñar estrategias eficaces que permitan mitigar sus efectos adversos. La colaboración y la coordinación activa entre las naciones y los actores del comercio internacional serán cruciales para identificar soluciones que garanticen una distribución más equitativa de los costos y beneficios dentro del marco de una economía mundial cada vez más independiente.

De igual manera, se intensificará la aplicación de políticas y medidas orientadas a promover una logística de transporte más eficiente y sostenible, con el propósito de afrontar los retos actuales y venideros del comercio internacional. La investigación en este ámbito posibilitará una comprensión más profunda de las dinámicas que subyacen al comercio internacional y a la logística de suministro. Mediante el análisis detallado de estos aspectos, se podrán identificar áreas de mejora y establecer acciones para robustecer la estabilidad y la eficiencia de la cadena de suministro global, garantizando así una distribución más fluida y confiable de mercancías en el contexto de la economía mundial contemporánea [22].

En la Tabla 1, se resalta la notable capacidad de recuperación del crecimiento comercial en Oriente Medio y África hasta el año 2022. Las proyecciones indican una ligera moderación en las exportaciones de estas regiones para el siguiente ejercicio, mientras que las importaciones mantendrán un dinamismo favorable, anticipándose a un crecimiento del 5,7% en ambos casos. En contraste, se estima que las importaciones de la región de la CEI (Comunidad de Estados Independientes) incrementarán una tasa de expansión considerable, superando el 9% el próximo año, si bien este aumento estará influenciado fundamentalmente por una base comparativa más reducida en el año 2022. En general, se espera un crecimiento gradual en las exportaciones e importaciones de las demás regiones para el año 2023 [24].

Según el índice SFCI, que es el indicador más ampliamente utilizado para medir los fletes, desde China se ha registrado un incremento sorprendente de aproximadamente 530% en los valores de las rutas de transporte. Javier Diaz Molina, presidente de ANALDEX, destaca que para Colombia, el impacto de esta crisis ha sido especialmente fuerte, con pérdidas significativas de cuotas de mercado debido a los incumplimientos en las rutas de transporte ya las demoras en el flete y descargue de contenedores.

Tabla 1. Volumen del comercio de mercancías y PIB real

	2018	2019	2020	2021	2022P	2023P
Volumen del comercio mundial de mercancías	3,0	0,2	-5,0	9,8	3,0	3,4

		2018	2019	2020	2021	2022P	2023P
Exportaciones	3,8	3,8	0,3	-8,8	6,3	3,4	5,3
	-0,9	-0,9	-1,2	-4,6	6,8	-0,3	1,8
	1,8	1,8	0,6	-7,8	7,9	2,9	2,7
	4,0	4,0	-0,3	-1,2	1,4	4,9	2,8
	3,1	3,1	-0,3	-7,5	5,1	1,4	1,1
	4,6	4,6	-1,9	-9,3	7,3	11,0	2,9
	3,7	3,7	0,9	0,5	13,8	2,0	3,5
Importaciones	5,1	5,1	-0,6	-6,1	12,6	3,9	2,5
	4,8	4,8	-1,7	-11,2	25,8	4,8	3,1
	1,9	1,9	0,3	-7,3	8,1	3,7	3,3
	4,0	4,0	8,3	-5,5	10,7	-12,0	-5,2
	5,4	5,4	3,0	-11,8	4,2	2,5	3,9
	-4,1	-4,1	5,2	-9,8	5,3	11,7	6,2
	5,0	5,0	-0,4	-1,0	11,1	2,0	4,5
PIB real a tipos de cambio de mercado		3,2	2,5	-3,4	5,7	2,8	3,2
América del Norte		2,8	2,1	-3,8	5,5	2,9	2,1
América del Sur		0,4	-0,5	-6,8	6,3	1,9	2,7
Europa		2,0	1,7	-5,9	5,8	2,3	2,5
CEI		3,1	2,4	-2,5	4,6	-7,9	-0,1
África		3,2	3,0	-2,5	4,6	3,2	3,9
Oriente Medio		0,9	0,4	-4,5	2,8	3,4	3,8
Asia		4,9	4,0	-0,9	6,1	3,8	4,7
Pro memoria: países menos adelantados (PMA)							
Volumen de las exportaciones de mercancías		5,1	-0,2	-2,1	4,9	3,5	3,8
Volumen de las importaciones de mercancías		5,0	2,7	-11,3	9,5	6,6	8,9
PIB real a tipos de cambio de mercado		4,6	5,0	0,5	1,3	3,7	5,8

El aumento exponencial en los costos de transporte marítimo ha afectado gravemente la competitividad de las empresas colombianas que dependen del comercio internacional. La interrupción de las rutas de transporte y las demoras en el flujo de mercancías han generado dificultades en el abastecimiento y la distribución de productos, repercutiendo negativamente en la economía del país [24].

Los datos que se presentan a continuación en las figuras 1,2 [26] y 3 [25] se extraen a partir de la página oficial de la Organización Mundial del Comercio.

La figura 1 presenta claramente el flujo del movimiento de las mercancías en los últimos años, destacando una tendencia decreciente a finales del 2019, seguida de una pronunciada caída en el año 2020 y una ligera recuperación en el año 2021.

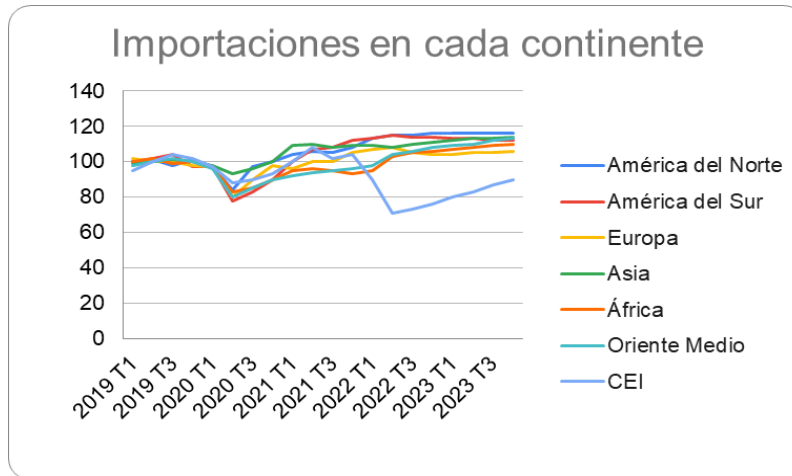


Fig. 1. Volumen del comercio mundial de mercancías

Fuente [25]

En las siguientes figuras 2 y 3 se evidencian como las Exportaciones e Importaciones de los distintos continentes presentan variaciones y refleja como en el año 2020 hay un declive muy fuerte en las operaciones de comercio internacional.

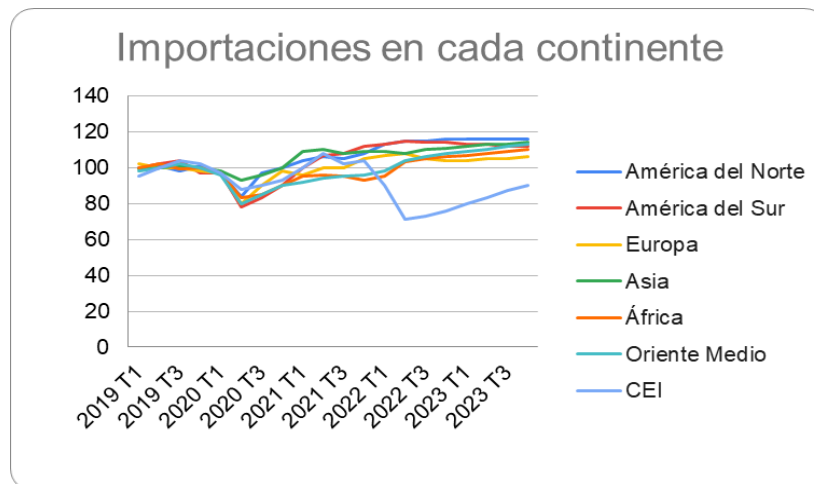


Fig. 2. Exportaciones en cada continente.

Fuente: [26]

La figura 2 indica las exportaciones y destaca especialmente la notable alza que experimentó la región de Oriente Medio en el primer trimestre del año 2021, alcanzando un sorprendente 110 en el segundo trimestre del año 2022. Este aumento se atribuye a la compensación provisional que Oriente Medio realizó ante la escasa oferta de productos energéticos provenientes de Rusia.

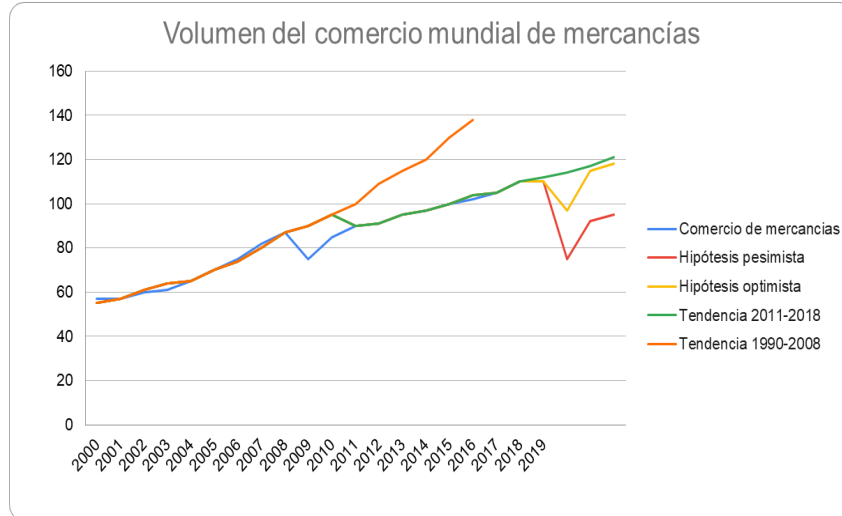


Figura. 3. Importaciones en cada continente.

Fuente: [26]

La figura 3 muestra las importaciones y es de suma relevancia destacar el impresionante desempeño que presenta la región asiática. Sus cifras de importaciones iniciaron en 100 en el primer trimestre de 2019, y durante el confinamiento provocado por el Covid-19 en el segundo de 2020, solo disminuyeron ligeramente hasta alcanzar los 95. Este análisis nos permite concluir que las actividades comerciales de la región asiática no sufrieron una disminución tan exorbitante como ocurrió en el caso de la región de la CEI (Comunidad de Estados Independientes). En esta última, las importaciones iniciaron en 110 en el segundo trimestre de 2021 y descendieron poderosamente hasta 70 en el segundo trimestre de 2022.

En la siguiente figura 4, se logra evidenciar el costo que alcanzaron los fletes marítimos durante un determinado tiempo transcurrido entre cotizaciones.

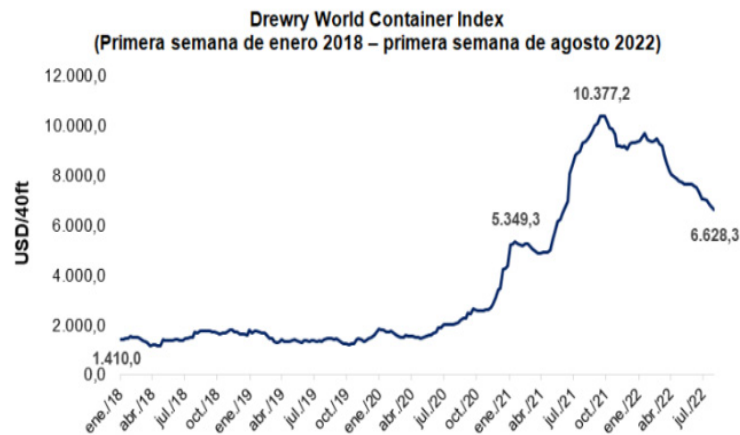


Figura. 4 Índice mundial de contenedores

Fuente: [27]

Se observa que los costos de fletes experimentaron un aumento significativo a partir de octubre del año 2020, alcanzando su punto más alto entre julio del 2021 y octubre de 2022, con cifras que llegaron a los 10.377 USD. A partir de ese período, se observa una tendencia descendente en los costos, con índices de retorno a niveles más cercanos a la normalidad. Para agosto del 2022, los costos de fletes habían decrecido a los 6.628 USD.

El análisis de esta trayectoria en los costos de flete reviste una importancia fundamental para comprender la manera en que la crisis de contenedores ha impactado la economía y el comercio a nivel internacional. Estas evaluaciones proporcionan información valiosa para la formulación de estrategias y políticas que faciliten una recuperación más equitativa y sostenible en el ámbito del transporte marítimo. La observación constante de estas tendencias y su interpretación permitirán la adopción de decisiones fundamentadas con el objetivo de fortalecer la resiliencia del comercio internacional ante futuros retos de alcance global. [28]

Se anticipa que durante la segunda mitad del año 2023, la logística marítima internacional experimente una notable progresión hacia la recuperación, aproximándose a los indicadores registrados con anterioridad a la pandemia de COVID-19. Los puertos marítimos mantienen una operatividad a plena capacidad y ciertas tarifas de transporte han retornado a niveles de precios cercanos a la normalidad, si bien este proceso evoluciona de forma paulatina. Adicionalmente, se estima una disminución en los costos de los contenedores.

Este escenario presenta indicios prometedores de una revitalización en el sector logístico marítimo, superando gradualmente los retos impuestos por la pandemia y la crisis de contenedores. No obstante, es pertinente considerar que la plena recuperación podría demandar un período más extenso y un esfuerzo continuado. La implementación de políticas y estrategias eficaces se erige como un factor crucial para impulsar una recuperación más robusta y perdurable en la logística marítima internacional. [29].

La supervisión continua de los indicadores económicos y comerciales vinculados a la logística marítima facilitará la valoración de la progresión y la eficacia de las acciones implementadas. De esta forma, se podrán adoptar decisiones fundamentadas y ajustar las estrategias según las necesidades para fortalecer la resiliencia y el desempeño del comercio internacional. La cooperación entre los diversos participantes del comercio marítimo, incluyendo administraciones gubernamentales, empresas y organizaciones de carácter internacional, resultará fundamental para alcanzar una recuperación exitosa en este sector de vital importancia para la economía global. [30].

La capacidad de las empresas de logística para mitigar ciertas problemáticas ha sido significativa, evidenciando un aprendizaje y una adaptación notables tras años de afrontar la crisis, lo que les permite anticipar posibles disrupciones logísticas futuras. Adicionalmente, se ha observado una mejora progresiva en los índices de

retraso portuario, lo que, aunque de manera gradual, ha incrementado la fiabilidad de los itinerarios de las rutas marítimas. Estas acciones resaltan la trascendencia de la resiliencia y la adaptabilidad en el sector logístico. Las enseñanzas extraídas durante la crisis de contenedores y la pandemia han impulsado a las empresas del sector a implementar estrategias más eficaces para asegurar un flujo de mercancías más fluido y reducir al mínimo las demoras. El seguimiento y el análisis de los indicadores de rendimiento en los puertos han resultado cruciales para identificar áreas de optimización y tomar decisiones fundamentadas en aras de una mayor eficiencia en la cadena de suministro [31]. No obstante, el panorama presenta un matiz preocupante debido a un factor adicional relevante para la situación actual de la logística y el transporte de mercancías: la insuficiencia de personal operativo en el sector. Esta crisis incipiente se manifiesta principalmente en Europa, Canadá y Estados Unidos, donde se observa un incremento en las jubilaciones de los operarios sin una incorporación proporcional de jóvenes profesionales para ocupar sus vacantes. La carencia de mano de obra en el ámbito del transporte constituye un desafío considerable para la industria.

La experiencia y habilidades de los operarios jubilados son difíciles de reemplazar, y la falta de relevo generacional puede agravar aún más la situación. Esta situación puede afectar negativamente la eficiencia y la capacidad de respuesta del transporte de mercaderías, lo que a su vez puede tener un impacto en la cadena de suministro y los costos logísticos [32]. A esta preocupación se suman las medidas políticas de algunos países, las cuales pueden afectar el resurgimiento de la actividad transportista mundial. Un ejemplo destacado es la guerra en Ucrania, que ha sido un factor determinante en las causas de la crisis de contenedores y el comercio marítimo, influyendo directamente en el precio de las materias primas, la energía y el combustible en toda Europa [33], a causa de la guerra.

Los factores que siguen obstaculizando el avance de la industria del transporte marítimo después de su caída por la crisis de contenedores también incluyen la influencia indirecta de la continua subida de tasas de interés por parte del gobierno de Estados Unidos. Esta situación provoca un exceso de equipo logístico y acelera el proceso de desguace de buques portacontenedores [34].

El aumento de las tasas de interés puede tener un efecto significativo en el costo de adquisición de nuevos equipos logísticos, lo que puede llevar a una disminución en la demanda de nuevas embarcaciones y, en cambio, favoreciendo la desactivación de barcos existentes. Esto resulta en un exceso de capacidad logística y contribuye al desguace más acelerado de buques portacontenedores [34].

La influencia de los factores económicos y financieros en la industria del transporte marítimo es crucial para comprender los desafíos que enfrenta el sector. El análisis de estos factores y sus implicaciones es fundamental para tomar decisiones estratégicas informadas y buscar soluciones para mejorar la eficiencia y sostenibilidad del comercio marítimo.

El seguimiento constante de la política monetaria y las condiciones económicas internacionales obteniendo información valiosa para anticipar posibles impactos en la industria y adaptarse a los cambios en el entorno económico global. La cooperación entre los actores involucrados en el transporte marítimo y la consideración de múltiples factores son esenciales para lograr una recuperación y un crecimiento más equitativos y estables en la industria del transporte marítimo [34].

Conclusiones

En este artículo se hace una reflexión sobre la crisis de contenedores que se ha vivido en el transporte marítimo internacional de mercaderías, afectando a nivel mundial la economía de todas las personas, toda esta crisis inicia con la expansión del virus Covid-19 que afecta la salud respiratoria de las personas, dando paso a los confinamientos, significando cierres totales de empresas manufactureras y de los puertos de transporte marítimo, afectando el incremento de los costos y fletes para el transporte de una mercancía, principalmente desde China al resto del mundo.

Esta situación crítica dio como resultado una crisis de contenedores de carga que eran esenciales para suministrar los bienes demandados por el mercado internacional, quedando estas unidades de transporte de carga en puertos de destino, los cuales también se encontraban cerrados a causa del virus esperando a ser cargados y vueltos a su punto de origen con mercancías. De allí radica la crisis, ya que muchas de estas unidades de carga estuvieron sin movimiento en puertos, obstaculizando el tránsito y dando así paso a la crisis, actualmente el sector se encuentra en un lento proceso de recuperación, y se espera que para finales de 2023 se tengan precios anteriores a la pandemia. Sin embargo aún hay factores latentes que pueden entorpecer el proceso de recuperación, como la guerra en Ucrania y la inflación en los mercados Americanos. Como resultado de la ralentización de las operaciones portuarias por la pandemia del COVID-19, se ha desatado una serie de efectos dominó que han intensificado las tarifas de envío y provocado la acumulación de contenedores vacíos alrededor del mundo. Estos desafíos logísticos han dificultado la reorientación de contenedores para normalizar y agilizar las operaciones, y han expuesto un desequilibrio en el flujo global de bienes y productos.

La pandemia global ha tensionado considerablemente la cadena de suministro internacional, provocando una merma en la eficiencia operativa de los puertos y una concentración de contenedores vacíos en nodos logísticos con menor dinamismo. Estas circunstancias han repercutido negativamente en la disponibilidad y la distribución eficaz de mercancías en el comercio internacional. La crisis de contenedores puede interpretarse como una contracción abrupta de la capacidad de transporte de productos a escala mundial, situación que se ve intensificada por una elevada demanda de bienes y los significativos costos asociados al transporte internacional de mercancías.

Finalmente, resulta fundamental analizar en profundidad las consecuencias y los

retos que plantea la crisis de contenedores, con el propósito de diseñar soluciones y estrategias que consoliden la capacidad de adaptación y la agilidad de la cadena de suministro global. La investigación exhaustiva en este ámbito posibilitará la identificación de medidas orientadas a optimizar el transporte de mercancías y garantizar una distribución más eficiente y fluida de bienes en el marco de una economía mundial crecientemente interdependiente.

Referencias

- [1] R. Singh and S. Singh, "Container crisis and high freight costs India's policy ambivalence," *Econ. Polit. Wkly.*, pp. 19–22, 2021, Accessed: Jul. 31, 2023. [Online]. Available: <https://pesquisa.bvsalud.org/global-literature-on-novel-coronavirus-2019-ncov/resource/pt/covidwho-1710985>
- [2] D. Guerrero, L. Letrouit, and C. Pais-Montes, "The container transport system during Covid-19: An analysis through the prism of complex networks," *Transp. Policy*, vol. 115, pp. 113–125, Jan. 2022, doi: 10.1016/j.tranpol.2021.10.021.
- [3] R. S. Gray, "Agriculture, transportation, and the COVID-19 crisis," *Can. J. Agric. Econ.*, vol. 68, no. 2, pp. 239–243, Jun. 2020, doi: 10.1111/cjag.12235.
- [4] L. Fedi, O. Fauray, P. Rigot-Muller, and N. Montier, "COVID-19 as a catalyst of a new container port hierarchy in Mediterranean Sea and Northern Range," *Maritime Economics & Logistics*, vol. 24, no. 4, pp. 747–777, Dec. 2022, doi: 10.1057/s41278-022-00223-z.
- [5] J. S. L. Lam, Q. Li, and S. Pu, "Volatility and Uncertainty in Container Shipping Market," in *New Maritime Business*, Springer International Publishing, 2021, pp. 11–32. doi: 10.1007/978-3-030-78957-2_2.
- [6] Z. Sun and Y. Zhang, "Strategic Crisis Response of Shipping Industry in the Post COVID-19 Era: A Case of the Top 10 Shipping Lines," *J. Mar. Sci. Eng.*, vol. 10, no. 5, p. 635, May 2022, doi: 10.3390/jmse10050635.
- [7] J. Charłampowicz, "Maritime container terminal service quality in the face of COVID-19 outbreak," *J. Maritime Stud.*, vol. 35, no. 1, pp. 93–99, Jun. 2021, doi: 10.31217/p.35.1.10.
- [8] T. Rožić, D. Naletina, and M. Zajac, "Volatile Freight Rates in Maritime Container Industry in Times of Crises," *NATO Adv. Sci. Inst. Ser. E Appl. Sci.*, vol. 12, no. 17, p. 8452, Aug. 2022, doi: 10.3390/app12178452.
- [9] A. Toygar, U. Yildirim, and G. M. İnegöl, "Investigation of empty container shortage based on SWARA-ARAS methods in the COVID-19 era," *European Transport Research Review*, vol. 14, no. 1, pp. 1–17, Mar. 2022, doi: 10.1186/s12544-022-00531-8.
- [10] A. S. Grzelakowski and Gdynia Maritime University, "Zakłócenia incydentalne w łańcuchu dostaw — analiza ripple effect w świetle badań literaturowych," *GMiL*, vol. 2022, no. 12, pp. 10–20, Dec. 2022, doi: 10.33226/1231-2037.2022.11.2.
- [11] H. Abous, M. Hamiche, and M. El Merouani, "The impact of Covid-19 on the port

environment: The case of Tanger Med container port, Morocco,” *E3S Web of Conferences*, vol. 234, p. 00025, 2021, doi: 10.1051/e3sconf/202123400025.

[12] K. Ö. Efes, “The impact of economic activities in US on container freight rates: An application on China-USA route,” *bmij*, vol. 9, no. 4, pp. 1599–1610, Dec. 2021, doi: 10.15295/bmij.v9i4.1958.

[13] A. Toygar and U. Yıldırım, “The changing structure of international trade: An evaluation of the liner shipping industry,” *Toygar A., Yıldırım U., The Changing Structure of International Trade: An Evaluation of the Liner Shipping Industry, “New Normal and New Rules about International Trade, Economics and Marketing”, Darıcı Burak, Ayhan Fatih, Chiu Candy Lim, Editör, Peter Lang Publishing, Inc., Berlin, ss., vol. 103, p. 112, 2021, Accessed: Jul. 31, 2023. [Online]. Available: <https://avesis.ktu.edu.tr/yayin/1cbd0e44-5159-4623-b570-976e1c234bba/new-normal-and-new-rules-about-international-trade-economics-and-marketing>*

[14] R. Ivče, L. Tomić, A. Zekić, and D. Mišković, “Časopis Pomorskog fakulteta Kotor - Journal of Maritime Sciences Vol. 23, No. 2/2022 - Renato Ivče, Leon Tomić, Astrid Zekić, Darijo Mišković.” https://www.jms.ucg.ac.me/jms_archive/v23_2_2022/jms_23_02_2022_09.html (accessed Jul. 31, 2023).

[15] M. Abe and L. Ye, “Building Resilient Supply Chains against Natural Disasters: The Cases of Japan and Thailand,” *Global Bus. Rev.*, vol. 14, no. 4, pp. 567–586, Dec. 2013, doi: 10.1177/0972150913501606.

[16] “La Crisis de los contenedores y su impacto en la economía.” <https://skholl.com/blog/la-crisis-de-los-contenedores-y-su-impacto-en-la-economia-global> (accessed Jul. 12, 2023).

[17] “La crisis de contenedores podría extenderse hasta 2023,” *Onus*, Aug. 03, 2022. <https://onusinsurance.com/es/la-crisis-de-contenedores-podria-extenderse-hasta-2023/> (accessed Jul. 12, 2023).

[18] “El crecimiento del comercio sufrirá una brusca desaceleración en 2023 debido a la difícil coyuntura que atraviesa la economía mundial.” https://www.wto.org/spanish/news_s/pres22_s/pr909_s.htm (accessed Jul. 12, 2023).

[19] “El crecimiento del comercio se reducirá al 1,7% en 2023 tras una expansión del 2,7% en 2022.” https://www.wto.org/spanish/news_s/news23_s/tfore_05apr23_s.htm (accessed Jul. 12, 2023).

[20] “Industria de contenedores a la baja en producción, comercio y precios en 2023.” <https://www.mundomaritimo.cl/noticias/industria-de-contenedores-a-la-baja-en-produccion-comercio-y-precios-en-2023> (accessed Jul. 12, 2023).

[21] DataExport, “Transporte marítimo de contenedores con señales de recesión,” *AGEXPORT*, Jul. 19, 2022. <https://dataexport.com.gt/transporte-maritimo-de-contenedores-con-senales-de-recesion/> (accessed Jul. 12, 2023).

[22] “Baja flete de contenedores pero ahora la demanda se resiente por recesión,” *CONtexto*

Ganadero. <https://www.contextoganadero.com/economia/baja-flete-de-contenedores-pero-ahora-la-demanda-se-resiente-por-recesion> (accessed Jul. 12, 2023).

[23] E. Economista, "Inflación mundial, y la llamada crisis de contenedores," *El Economista*, Jul. 13, 2022. <https://www.economista.com.mx/opinion/Inflacion-mundial-y-la-llamada-crisis-de-contenedores-20220706-0041.html> (accessed Jul. 12, 2023).

[24] "El crecimiento del comercio sufrirá una brusca desaceleración en 2023 debido a la difícil coyuntura que atraviesa la economía mundial." https://www.wto.org/spanish/news_s/pres22_s/pr909_s.htm (accessed Jul. 31, 2023).

[25] "Desplome del comercio ante la pandemia de COVID-19, que está perturbando la economía mundial." https://www.wto.org/spanish/news_s/pres20_s/pr855_s.htm (accessed Jul. 30, 2023).

[26] "El crecimiento del comercio sufrirá una brusca desaceleración en 2023 debido a la difícil coyuntura que atraviesa la economía mundial." https://www.wto.org/spanish/news_s/pres22_s/pr909_s.htm (accessed Jul. 30, 2023).

[27] "Informe sobre el desempeño portuario de contenedores en América Latina," *Analdex - Asociación Nacional de Comercio Exterior*, Aug. 23, 2022. <https://www.analdex.org/2022/08/23/informe-sobre-el-desempeno-portuario-de-contenedores-en-america-latina/> (accessed Jul. 30, 2023).

[28] Portafolio, "El impacto de la crisis de contenedores podría ir hasta 2023," *Portafolio.co*. <https://www.portafolio.co/revista-portafolio/el-impacto-de-la-crisis-de-contenedores-podria-ir-hasta-2023-561156> (accessed Jul. 31, 2023).