

|   |                                     |                   |
|---|-------------------------------------|-------------------|
|  | <b>ARTÍCULO DE TRABAJO DE GRADO</b> | Código: F-DO-0015 |
|   |                                     | Versión: 01       |
|   |                                     | Página 1 de 7     |

## DESABASTECIMIENTO DE CONTENEDORES A NIVEL MUNDIAL Y SU IMPACTO EN LA CADENA DE SUMINISTRO EN COLOMBIA

CRISTIAN LEONARDO PARRA VALDERRAMA

IUE

clparra@correo.iue.edu.co

**Resumen:** Se presenta información relevante sobre las consecuencias de la pandemia del covid-19 y la guerra comercial entre China y Estados Unidos en el desabastecimiento de contenedores a nivel mundial y su efecto generado en la cadena de suministro en Colombia. En primer lugar, las restricciones de la pandemia afectaron el comercio global en una caída del volumen del comercio, presentando una disminución del 17,7% teniendo un 84% como volumen transportado por mar, en el que los contenedores al no poder usarse dejan de circular, generando retrasos en la logística de carga por el represamiento de buques en los puertos sumado al incremento en los precios de los productos que se importan de Estados Unidos y China pues entre ambos han incrementado los aranceles, que generan un efecto en cadena que terminan afectando el transporte de los productos pues el encarecimiento disminuye la demanda.

**Palabras claves:** Cadena de suministro, contenedores, COVID, guerra comercial, transporte marítimo

**Abstract:** Relevant information is presented about consequences of the covid-19 pandemic and the trade war between China and the United States on the shortage of containers worldwide and its effect on the supply chain in Colombia. In the first place, the restrictions of the pandemic affected global trade in a drop in the volume of trade, presenting a decrease of 17.7%, having 84% as volume transported by sea, in which containers, not being able to be used, leave to circulate, generating delays in cargo logistics due to the damming of ships in ports, added to the increase in the prices of products imported from the United States and China, since between them they have increased tariffs, which generate a chain effect that they end up affecting the transport of the products because the increase in prices decreases the demand.

**Key words:** Containers, COVID, maritime transport, supply chain, trade war

### 1. INTRODUCCIÓN

En el presente artículo se pretende abordar el tema de la problemática presentada en Colombia sobre la cadena de suministro que se ha visto afectada por el desabastecimiento de los contenedores a nivel mundial, a partir del análisis de la información secundaria investigada sobre dos eventos mundiales importantes: la pandemia generada por la enfermedad del COVID-19, tipo de virus de la familia coronavirus que causa infección

respiratoria aguda (CoronavirusColombia, 2020), y la guerra comercial entre Estados Unidos y China.

Se presentan datos de la situación actual del desabastecimiento de contenedores como consecuencia de las restricciones generadas por la pandemia mundial, así como por el incremento en los aranceles por parte de Estados Unidos y China por la guerra comercial iniciada desde el año 2018, que ha llevado a que los países que comercian con ambas potencias apliquen medidas de protección

|   |                                     |                   |
|---|-------------------------------------|-------------------|
|  | <b>ARTÍCULO DE TRABAJO DE GRADO</b> | Código: F-DO-0015 |
|   |                                     | Versión: 01       |
|   |                                     | Página 2 de 7     |

arancelarias afectando la cadena de suministro en el país puesto que se presentan incrementos en los costos de transporte de insumos, en especial agrícolas e industriales, necesarios para la producción nacional.

Finalmente, se concluye sobre la situación y se dan recomendaciones para mitigar la problemática.

## 2. ESTADO DEL ARTE

El comercio siempre ha estado marcado por los acuerdos entre países para el intercambio de productos y el transporte es esencial, aún más cuando se trata del envío de mercancías entre continentes donde se requiere cruzar amplias extensiones de océanos y mares. Si bien existen registros de transporte marítimo desde el año 3500 A.C., se considera que tal y como lo conocemos actualmente ha surgido desde el siglo XIX (E. Gómez, 2017) como medio por excelencia, pues moviliza el 84% del volumen comercializado a nivel mundial (Clarkson, 2020), para satisfacer tal necesidad y con ello, el uso de contenedores para optimizar el espacio en los buques de carga pero que desafortunadamente desde hace 3 años enfrenta una crisis de desabastecimiento. Esta problemática global implica el análisis de diversos factores que han sido hitos a nivel mundial en los últimos 5 años, como lo es la pandemia generada por la enfermedad del COVID-19 (los coronavirus, Cov, son virus que surgen periódicamente y que causan Infección Respiratoria Aguda, IRA, es decir gripa, que puede llegar a ser leve, moderada o

grave) (CoronavirusColombia, 2020), la guerra comercial entre China y Estados Unidos, entre otros.

Con respecto a la pandemia, los cierres fronterizos y las restricciones al tráfico aéreo y marítimo afectaron gravemente la producción de contenedores dada la caída en el volumen del comercio mundial: “En mayo de 2020, el volumen del comercio mundial de bienes había caído un 17,7% con respecto al mismo mes de 2019, afectando a todas las regiones del mundo” (R. Sánchez y F. Weikert, 2020), lo que da muestra de una crisis sin precedente. Ahora bien, la situación empeora si se enfoca para la región de América Latina y el Caribe que para los primeros cinco meses del 2020 se presentaron contracciones en exportaciones e importaciones del 26,1% y 27,4%, respectivamente. (R. Sánchez y F. Weikert, 2020)

Para tener una mayor claridad de las cifras mencionadas, es importante poner en contexto sobre la industria marítima internacional. En el año 2019 se logró movilizar un total de 11860 millones de toneladas contrario al 2020 donde se presentó una reducción del 5,2% para un total de 11240 millones de toneladas, que incluso se puede hablar de un retroceso de 3 años dado que está por debajo a lo obtenido en el año 2017 cuando se logró movilizar 11503 millones de toneladas (Clarkson, 2020).

Ahora bien, en cuanto al comercio internacional realizado a través de contenedores se presentó para

|   |                                     |                   |
|---|-------------------------------------|-------------------|
|  | <b>ARTÍCULO DE TRABAJO DE GRADO</b> | Código: F-DO-0015 |
|   |                                     | Versión: 01       |
|   |                                     | Página 3 de 7     |

el año 2020 una caída interanual en el volumen de exportaciones del 17,9% para el Lejano Oriente, como ejemplo, y en el caso de las importaciones de igual manera se presentaron reducciones de 14,8% (Estados Unidos), 10,3% (Europa), y 5,4% (Lejano Oriente). (R. Sánchez y F. Weikert, 2020)

Todo lo anterior generó la crisis de desabastecimiento, puesto que el cierre comercial del principal exportador del mundo, China, obligó a que gran parte del stock de contenedores a nivel mundial se redujera porque se encontraban inmovilizados en algunos puertos y buques de carga sin poder retornar a su país de origen. Lo anterior es algo que han denominado los expertos como un “cuello de botella”, pues las restricciones de confinamiento llevaron a que gran parte de la población mundial enfocara sus compras por internet que en gran escala implican cambios logísticos y que ante el cierre de puertos y un flujo inusual de contenedores generó demoras en las entregas de productos teniendo situaciones en las que barcos podrían demorar entre 9 y 14 días para descargar mercancía cuando normalmente esto puede tomar solo un par de días, incluso represamiento de cientos de miles de contenedores en algunos puertos por la falta de personal requerido en la logística por las restricciones sanitarias. (D. Garzón, 2022). Para el caso de los dos puertos más importantes en Estados Unidos: Los Ángeles y Long Beach, los cuales reciben la mayor parte de carga procedente de China presentaban normalmente tiempos de tránsito de 16 días + 6 días hasta el despacho, pero en tiempo de

pandemia se ha incrementado hasta 60 días (Manaadiar, 2022)

Además, hay que tener en cuenta que en los últimos años y en especial durante la pandemia generada por el Covid-19, se agudizó la crisis dada por la guerra comercial entre Estados Unidos y China, las dos principales potencias del mundo. Esta guerra tiene su origen a principios de 2018 “cuando el gobierno estadounidense impuso restricciones arancelarias del 25% a las importaciones de acero y de 10% a las de aluminio. China respondió a este ataque con aranceles del 25% a 128 productos; política que también fue impuesta por Estados Unidos” (W. Rangel, 2019) Desde entonces, cada gobierno al imponer una serie de restricciones arancelarias recibe de su contraparte una acción similar e incluso, ha llevado a que otros países apliquen medidas de protección arancelarias por lo que esta guerra comercial ha generado repercusiones a nivel mundial.

La mayoría de los productos que han sido objeto de la guerra comercial son aquellos conocidos como insumos de producción, por lo que el incremento de precios generados por las políticas arancelarias aumenta también el precio de productos producidos, lo que implica una menor demanda que es una de las causas mencionadas para el déficit de contenedores porque no hay un flujo constante de transporte. Para finales del año 2018, el 26% de las importaciones que hacía Colombia eran productos estadounidenses y 19% eran chinos (DANE, 2018), se sabe que “Dos tercios del comercio mundial está

|   |                                     |                   |
|---|-------------------------------------|-------------------|
|  | <b>ARTÍCULO DE TRABAJO DE GRADO</b> | Código: F-DO-0015 |
|   |                                     | Versión: 01       |
|   |                                     | Página 4 de 7     |

representado en las cadenas globales de valor, que se verán afectadas por esta situación repercutiendo a su vez de modo negativo en las ventas externas de países con economías emergentes, como es el caso de Colombia “ (Analdex, 2018), por lo que la guerra comercial y la pandemia por Covid-19 han generado una disminución en la oferta de estos productos en el país llevando a un incremento en los precios que en el año 2022 aún se mantiene y que se sigue viendo afectado por este y otros factores que se han presentado además de la pandemia. Gran parte de los insumos necesarios para los procesos de producción en el país han visto afectados sus precios, aumentando la inflación lo que genera que actividades como las remesas internacionales se vean disminuidas, y esto es grave en un país como Colombia que durante la pandemia fue una de las actividades económicas más usadas (France24, 2021), poniendo al país en una situación económica compleja porque el poder adquisitivo de la población disminuye y consecuentemente la economía se estanca o se reduce pudiendo afectar incluso la inversión extranjera por la crisis, razón por la cual la moneda nacional también ha presentado una devaluación constante.

Otro efecto importante es el tema de las exportaciones, ya que una menor demanda provocada por el aumento de los precios puede derivar en un menor crecimiento de las exportaciones totales del país, disminuyendo la dinámica productiva, reduciendo el crecimiento agregado de la economía. (W. Rangel, 2019) Esto,

en cuanto a Colombia como resultado de las problemáticas presentadas.

Por tanto, es evidente a partir de los datos expuestos que hay una relación clara entre la crisis mundial dada por la enfermedad del covid-19 así como la guerra comercial entre Estados Unidos y China para entender la problemática actual del desabastecimiento de contenedores a nivel mundial y su efecto directo en las dinámicas económicas de todo el mundo pero que afectan en gran manera a las economías emergentes como Colombia provocando así incrementos sin precedentes en los precios de los productos de consumo interno y demás, obligando al país a entrar en una recesión económica de la cual no se tiene claridad del tiempo en que puede mantenerse.

### 3. METODOLOGIA

En cuanto a la metodología de investigación, corresponde a un análisis inductivo en el que se busca relacionar dos fenómenos presentados en la actualidad: “pandemia por Covid-19” y la “Guerra comercial entre EE. UU. y China” para explicar el Desabastecimiento de Contenedores a nivel mundial y su efecto en la cadena de suministro en Colombia.

El tipo de investigación es mixta puesto que se presenta información tanto cualitativa y cuantitativa, y la fuente de información es secundaria a partir de trabajos de grado, artículos de investigación, reportes y documentos de entidades oficiales, entre otros.

|   |   |                   |
|---|---|-------------------|
|  <p>INSTITUCIÓN<br/>UNIVERSITARIA<br/>DE ENVIGADO</p> <p>Ciencia, educación y desarrollo<br/>Vigilada Mineducación</p> | <b>ARTÍCULO DE TRABAJO DE<br/>GRADO</b> | Código: F-DO-0015 |
|   |   | Versión: 01       |
|   |   | Página 5 de 7     |

#### 4. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Se concluye a partir de la información consultada que la cadena de suministro en Colombia se ve afectada principalmente por el incremento en los costos asociados al transporte de insumos, los cuales tienen una relación directa con el desabastecimiento de contenedores que implica demoras en la logística de la carga y un mayor costo debido a que las empresas de transporte incurren en mayores gastos por la ocupación y mantenimiento de los buques de carga. Sumado a lo anterior, dada la guerra comercial entre Estados Unidos y China desde donde provienen la mayor parte de los insumos que compra el país presentan alzas en sus aranceles como una medida restrictiva para proteger su comercio.

Por lo anterior, y dado que es una contingencia global lo ideal es que se consulte en el mercado la posibilidad de buscar alternativas de importación a otros países que no sean China ni Estados Unidos así se disminuye un poco el costo asociado por el pago de aranceles, además es importante consultar los tiempos de entrega de los insumos versus la cantidad de insumos solicitados pues es posible que comprar al mayor resulte mejor mientras la situación de desabastecimiento mejora.

Como recomendaciones sería muy viable que la mercancía que llega en los contenedores al país se pueda generar un trasvase en el puerto lo cual generara una devolución más rápida del contenedor permitiendo un retorno más acelerado y así lograr un mayor uso en ese aprovechamiento de tiempos.

#### 5. REFERENCIAS

- E. Gómez. (2017), “Historia del transporte marítimo”, Ocean Containers S.L. Recuperado de: <https://contenedoresmaritimos.eu/2017/11/22/historia-del-transporte-maritimo/>
- CoronavirusColombia (2020), “¿Qué es el COVID-19?”, Ministerio de Salud, Colombia. Recuperado de: <https://coronaviruscolombia.gov.co/Covid19/index.html>
- Clarkson (2020), Seaborne Trade Monitor, Volume 7, No 8. Recuperado de: [https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2020ch1\\_en.pdf](https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2020ch1_en.pdf)
- D. Garzón y E. Espitia (2022), “Crisis de los contenedores, una mirada desde el contexto global y sus implicaciones en Colombia” (Proyecto de Grado), Institución Universitaria Colegios de Colombia (UNICOC), Recuperado de: <http://repositorio.unicoc.edu.co:8080/bitstream/handle/1/945/TRABAJO%20DE%20GRADO%20-%20CRISIS%20CONTENEDORES.pdf?sequence=3&isAllowed=y>
- R. Sánchez y F. Weikert (2020), “Logística internacional postpandemia: análisis de las industrias aérea y de transporte marítimo de contenedores”, serie Comercio Internacional, N° 162 (LC/TS.2020/190), Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).

|   |                                     |                   |
|---|-------------------------------------|-------------------|
|  | <b>ARTÍCULO DE TRABAJO DE GRADO</b> | Código: F-DO-0015 |
|   |                                     | Versión: 01       |
|   |                                     | Página 6 de 7     |

W. Rangel (2019), “Consecuencias de la Guerra Comercial Internacional sobre Colombia”, Facultad de Ciencias Económicas, Universidad Nacional de Colombia. Recuperado de: [http://www.fce.unal.edu.co/media/files/Boletin\\_11.\\_Economia\\_Colombiana\\_C.pdf](http://www.fce.unal.edu.co/media/files/Boletin_11._Economia_Colombiana_C.pdf)

**C.V.: Cristian Leonardo Parra Valderrama:**  
Estudiante de último semestre de administración de negocios internacionales de la institución universitaria de Envigado.

DANE, Departamento Administrativo Nacional de Estadística (2018). “Serie histórica de importaciones por país 1980-2018 (agosto)”. Recuperado de <http://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-portema/comercio-internacional/importaciones>

Analdex, Asociación Nacional de Comercio Exterior (2018). “Guerra comercial entre EE. UU. y China golpeará a Colombia”. Recuperado de <http://www.analdex.org/2018/08/21/guerra-comercialentre-eeuu-y-china-golpear-a-colombia/>

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/>

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>

**ARTÍCULO DE TRABAJO DE  
GRADO**

**Código:** F-DO-0015

**Versión:** 01

**Página** 7 de 7