

Análisis de la crisis de contenedores y el alza de fletes marítimos en el comercio internacional

Analysis of the container crisis and the rise in maritime freight rates in international trade

Jina Stefania Montaña Cadena

Resumen

El mundo se vio envuelto en un inesperado trance económico, consecuencia de la pandemia de COVID 19. Un fenómeno que afectó directamente el comercio mundial y la economía de los países, el confinamiento realizado en el año 2020 provocó una disrupción sin precedentes, donde se evidenció la paralización de la producción hasta el punto de cierre de fronteras y puertos. La demanda de bienes esenciales y primordiales se elevó, mientras que la capacidad del transporte marítimo se vio severamente limitada, los retrasos en los tiempos de entrega de los bienes se convirtieron en un aspecto negativo en donde se afectaron microempresas, empresas, comerciantes, consumidores y la cadena logística en general, ocasionando escasez de productos en los diferentes puntos de distribución.

Las empresas que contaban con aprovisionamiento o que eran conocidas como grandes empresas, generarían un aumento de costos que se reflejaría de la misma forma en la elevación de precios para los consumidores, pues por lo general el transporte marítimo traslada un gran porcentaje de los bienes que se consumen. Las restricciones y normas que se implementaron a raíz del COVID, ocasionaron que las mercancías se enmarcaran en un riesgoso viaje en donde el tiempo podía generar deterioro dependiendo del tipo de mercancía podría dar como resultado sobrecostos adicionales, aumentando precios y afectando de manera directa la cadena logística. Las restricciones que implementaron algunos países de Europa y América, limitaron el funcionamiento normal de los puertos, embarcaciones y bodegas, dificultando el retorno de contenedores vacíos a Asia (carga, 2022).

Abstract

The world was caught in an unexpected economic trance, consequence of the COVID 19 pandemic. Phenomenon that directly affected world trade and the economy of countries, the

confinement realized in the year 2020 caused an unprecedented disruption, where the paralysis of production was evidenced to the point of closing borders and ports. The demand for essential and primordial goods increased, while maritime transportation capacity was severely limited, delays in the delivery times of goods became a negative aspect that affected micro-enterprises, companies, companies, traders, consumers and the logistics chain in general, causing shortages of products at the different distribution points.

Companies that had supplies or were known as large companies, would generate an increase in costs that would be reflected in higher prices for consumers, since maritime transport generally moves a large percentage of the goods consumed. The restrictions and regulations implemented as a result of covid caused goods to be framed in a risky journey where time could generate deterioration, depending on the type of goods, which could result in additional cost overruns, increasing prices and directly affecting the logistics chain. Restrictions implemented by some European and American countries limited the normal operation of ports, vessels and warehouses, making it difficult for empty containers to return to Asia.

Palabras Clave: *Contenedor, Comercio, internacional, fletes, covid*

Key Words: *container, international, commerce, freights, covid*

Introducción

El estudio sobre la subida de fletes marítimos en el comercio internacional y la crisis de contenedores ocasionada por la pandemia COVID 19, es una indagación que no cuenta con análisis específicos, es necesario proyectar mayor información para dar a conocer qué afectaciones se ocasionaron en el comercio internacional, los enfoques importantes que se visualizaron para afrontar y generar recuperación económica en relación a este problema. La investigación con enfoque económico, vincula la elevación de costos de fletes de transporte marítimo que se presentaron en el confinamiento, una situación crítica y alarmante para el comercio en general; haciendo una comparativa con los años anteriores, los precios se presentaban en alza significativa, afectando el transporte marítimo.

La entidad World Container Index (WCI), realiza análisis de forma semanal de los fletes de contenedores con valores estimados, para el año 2021 este referente mostró un índice que alcanzó los \$9.900,25 por contenedor de 40 pies, lo que representa un aumento del 283% en comparación

con el mismo periodo del año anterior, lo que traduce en un aumento significativo en materia comercial marítima (blplegal).

Es importante comprender las eventualidades que se generan en las crisis sanitarias que conducen a una afectación general, donde las disrupciones en la cadena de suministro, los cambios en los patrones de consumo, la estancación economía en países de América, Asia y Europa principalmente dieron un giro al índice económico principal como la inflación (Analdex, A. E. 2024).

La crisis de contenedores no solo enmarca una situación crítica para el transporte marítimo, afectó a todos los medios de transporte vigentes en el mundo unos en mayor medida que a otros. A lo largo de la investigación se prevé diseñar estrategias que puedan aportar información objetiva frente a una crisis como la del COVID 19, las afectaciones directas a las economías, las subidas de costos de fletes marítimos como el transporte principal de importación y exportación de bienes.

Objetivos

General

- Analizar el impacto del aumento de costos de fletes marítimos en el comercio internacional, considerando la crisis de contenedores ocasionada por la pandemia de COVID 19.

Específicos

- Identificar información acerca de la escasez de contenedores y las interrupciones en las cadenas de suministro que contribuyeron al aumento de costos en el transporte marítimo.
- Categorizar los factores económicos, logísticos y de salubridad que contribuyeron al aumento de precios en la pandemia COVID – 19.
- Plantear estrategias y recomendaciones basadas en la recopilación de datos que puedan ayudar a mitigar el impacto de la crisis de contenedores en relación a los costos de fletes a corto y largo plazo.

Metodología

La presente investigación se enmarca en un enfoque cualitativo, específicamente en la metodología de investigación cualitativa documental, donde el uso de esta metodología permitirá profundizar en el análisis de la subida de fletes generada por la crisis de contenedores del COVID 19, a partir de la identificación y revisión de material bibliográfico y documental relevante.

El análisis cualitativo se basa en ideas de autores como Max Weber con enfoque inductivo, en lugar de partir de una hipótesis, se realiza la recopilación de datos para refinar las preguntas de investigación o cubrir nuevos interrogantes en el transcurso del proceso de interpretación (Hernández, Fernández y Baptista, 2014).

Según (Cresswell, 2003), a diferencia del enfoque cuantitativo, que busca medir variables y comprobación de hipótesis, el enfoque cualitativo se enfoca en la exploración de la complejidad de un fenómeno, comprendiendo las diferentes perspectivas y significados que este tiene para los involucrados. De la misma forma, obtener una visión más profunda y completa de la realidad.

Para llevar a cabo esta investigación se realizó una selección de forma clasificada con soporte en artículos científicos publicados en sitios especializados, informes y documentos oficiales de organismos internacionales y gobiernos, tesis de investigación y trabajos relacionados a la crisis de contenedores a causa del COVID 19, noticias y artículos periodísticos con fuentes confiables y verídicas (Corona, J. L. 2018).

Resultados

Cuando llegó la pandemia, China fue uno de los primeros países en cerrar por completo sus fronteras, tanto para entrada como salida, implementando nuevas políticas de bioseguridad, esto dio como resultado la paralización total de entrada y salida de buques de carga en los puertos logísticos. Es importante recordar que China como país líder dirige 10 de los 20 puertos más importantes del mundo, en el transcurso de la pandemia, la terminal de Meishan en el puerto de Ningbo dejó de operar debido a las restricciones y estrictas políticas a causa del COVID 19, impidiendo que la recepción de contenedores y mercancías se desarrollaran, lo que llevó a los buques a buscar nuevos lugares de descarga o se mantenían a la espera de una reapertura del puerto.

El colapso que surgió al tener varios barcos de carga esperando durante meses para ser descargados en diferentes puertos se agravó, en consecuencia, a los tiempos, es decir, por lo general la cadena de suministro tarda alrededor de 30 días en recibir un barco, durante la pandemia con una capacidad operativa reducida, este proceso podía extenderse hasta 2 meses. De la misma forma, países como India, Bangladesh y Vietnam también dieron cierre a sus fronteras y tomaron la decisión de no aceptar cambios internacionales hasta que las políticas de salubridad pública no se gestionaran de forma correcta para proteger a sus poblaciones y evitar el aumento de los contagios (carga, 2022).

Figura 1. *Crisis en contenedores*



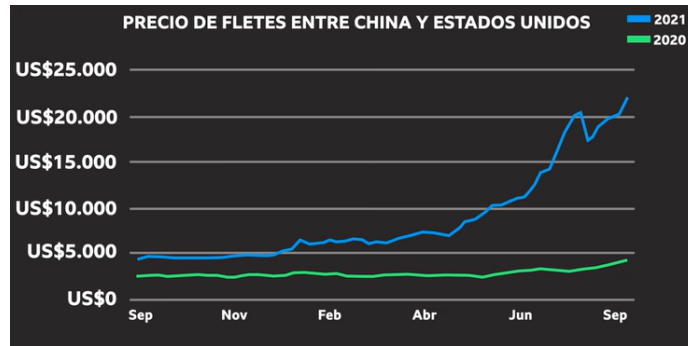
Nota: Tomado de medialab

El transporte de los bienes a nivel mundial en un 80% van por medio marítimo, en el lapso de la pandemia de COVID 19 el costo del transporte aumentó a causa de la cadena logística de suministros, el inconveniente que se generó en materia de contenedores se debió principalmente por las medidas restrictivas que se ejecutaron en China para evitar la propagación y aumento de contagios de COVID 19, existía la disponibilidad de contenedores pero las normativas no permitían el transporte o el recibido de mercancías, en consecuencia a los picos altos que se hallaban para el año 2020 como el presentado en febrero del mismo año según la página de france24.

El espacio que se disponía para el transporte de los productos de Asia a occidente era reducido, repercutió en el tiempo de espera por contenedores disponibles para transporte de carga generando aumento de precios, llegando a costar el doble por mercancías. Según un reporte del experto en economía marítima de la universidad de Plymouth, Stavros Karamperidis en un reportaje compartido por la BBC los contenedores llegaron en múltiples barcos a puertos americanos y europeos y a causa de las fuertes normas y restricciones de la pandemia no se les permitió la carga de nuevo a los contenedores y se concentraron en los diferentes puertos en espera de cambios o luz verde para las nuevas distribuciones.

Por otro lado, China en prevención de control al COVID 19 dio cierre temporal a algunos de sus puertos, la economía en general reconoce que china es un potencial económico donde ocho de los diez puertos más activos del mundo se ubican en este país, y para el momento el funcionamiento de los mismos esta por debajo de la capacidad que comúnmente manejaba en consecuencia a las medidas que se tomaron para enfrentar la pandemia. De la misma forma, las empresas chinas disminuyeron su capacidad productiva, provocando un retraso en la entrega de las mercancías y afectando la cadena de suministros donde el acceso a los productos era limitado, esta situación se presentó también en países como India, Vietnam y Bangladesh (BBC News Mundo, 2021).

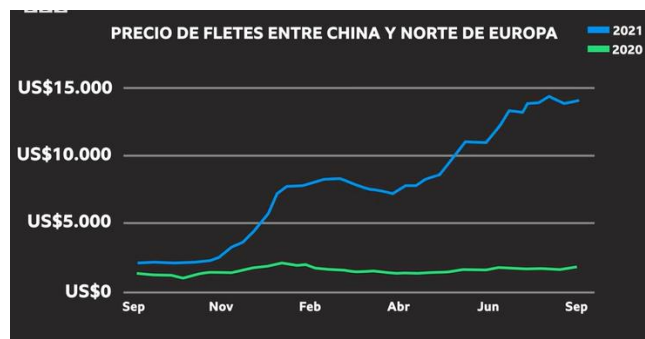
Figura 2. *Precio de fletes China y Estados Unidos 2020 y 2021*



Nota: Tomado de BBC

La gráfica anterior muestra el aumento considerable en el precio de los fletes durante el período analizado entre septiembre del año 2020 el costo de transporte en TEUS desde China a Estados Unidos era de aproximadamente 4000 USD. Un año después en septiembre del 2021, el precio a raíz de la pandemia COVID 19 aumentó hasta más de 20.000 USD debido a las disrupciones en las cadenas de suministro globales, lo que provocó la escasez de contenedores y un aumento de demanda de servicios de transporte marítimo y el inicio de la subida de precios de fletes marítimos en el año 2021 (BBC, 2021).

Figura 3. *Precio de fletes entre China y Norte de Europa*



Nota: Tomado de BBC

La grafica anterior muestra el precio de los fletes ha experimentado un fuerte aumento en el periodo analizado en el 2020 el precio promedio era alrededor de USD 5000 por TEU, sin embargo, en el año 2021 el precio se duplicó alcanzado USD 10000 por TEU. El precio de los fletes ha evidenciado una gran volatilidad, se observan picos de precio en los meses de febrero, mayo y septiembre de 2021. La causa de los picos de precio se debe a una serie de factores, entre los que se incluyen la congestión portuaria, la escasez de contenedores y el aumento de la demanda de transporte marítimo (BBC, 2021).

La disrupción en las cadenas de suministro fueron un factor económico que influyó en la afectación del comercio internacional, las medidas de contención y distanciamiento social, incluyendo cierres de fronteras y restricciones continuos de movilidad, provocaron interrupciones significativas en las cadenas de suministro globales, generando de la misma forma escasez de insumos y aumento excesivo de precios. Entre los factores económicos afectados se encuentran el aumento de la demanda de bienes esenciales, que a causa de la pandemia se generó un índice de compra elevado junto con una oferta limitada, ejerciendo presión sobre los precios. Al inicio de la pandemia, las empresas enfrentándose a la incertidumbre hicieron acumulación de inventarios, y para algunos empresarios la caída de precios no se hizo esperar, así fue como para algunos sectores la liquidación de inventarios la afectación se evidenció en mayor medida.

Por otro lado, los bancos centrales de alrededor del mundo implementaron políticas monetarias expansivas para apoyar las economías durante la pandemia, esto incluyó la reducción de tasas de interés y la compra de activos, generando mayor liquidez en el mercado y contribuyendo a un aumento general de los precios (FMI, 2023).

Las restricciones que afectaron a la logística del comercio se relacionaron a la disminución de la capacidad de carga, retrasos en las entregas, reflejando así mayores costos para las empresas y un alza significativa para el consumidor final. La congestión en los puertos y retrasos en el despacho de aduanas, prolongaron el tiempo que tardaban los productos en llegar a los consumidores generando interrupción en la cadena de suministros y afectaciones económicas a todos los involucrados en el transporte, envío y entrega.

Es importante recalcar que la pandemia COVID 19 provocó una escasez de mano de obra en algunos sectores logísticos, como el transporte y el almacenamiento, generando no solo

afectaciones en la cadena de suministro, sino que contribuyendo al aumento de fletes marítimos excesivos para lograr los envíos globales.

La pandemia COVID 19, impulsó la adopción de tecnologías digitales y la automatización en el sector del transporte marítimo, lo que influyó a una mejora en eficiencia y reducción de costos. Es importante para el comercio global, implementar el uso de nuevas tecnologías que logren mitigar el impacto frente a las crisis que se puedan ocasionar en una situación compleja como lo fue el COVID 19, gracias a las ventas en línea variedad de procesos lograron completarse aun así con contenedores retrasados y tardanzas en los la cadena de suministros. En medida del avance de la era digital y automatización, los cambios en el mundo serán mayores y el transporte no se queda atrás, la proyección del transporte marítimo puede enfocarse aún mas en calidad y eficacia en la reducción de costos.

Estrategias que pueden utilizarse en crisis de comercio global, se pueden consolidar en optimización de la carga, es decir, agrupar envíos de diferentes clientes o proveedores para maximizar el uso del espacio de los contenedores, mejorando así la eficiencia de carga gracias a la utilización de técnicas y tecnologías para cargar los contenedores de manera eficaz y aprovechar al máximo el espacio disponible. De la misma forma, para el apalancamiento del transporte marítimo combinar diferentes modos de transporte como el ferroviario, aéreo y terrestre podría reducir costos si se ajusta a las medias o restricciones estipuladas en el momento de la crisis.

El uso de plataformas de gestión de fletes es una forma de afianzar el software que permite monitorear y gestionar en tiempo real los envíos y la disponibilidad de contenedores, en la pandemia COVID 19 las restricciones que se implementaron intentaban mitigar la propagación del virus es probable que el uso de este tipo de plataformas soportara una manera diferente de permitir el trabajo de los contenedores y la circulación de las mercancías siempre y cuando se protegiera la salud de las personas. Según la UNCTAD la recuperación socioeconómica global depende de un transporte marítimo inteligente, resiliente y sostenible, junto con un acceso a salud eficiente y de calidad.

Conclusiones

- La crisis de contenedores provocada por la pandemia de COVID 19, ha generado un profundo impacto en las cadenas de suministro globales, desencadenando una escala significativa en los costos de fletes marítimos, diferentes razones explican esta crisis, incluyendo la disrupción en la producción y distribución de bienes, restricciones en puertos y un desajuste evidente entre la oferta y demanda de productos. La pandemia ha subrayado la fragilidad de algunas economías y la falta de capacitación en algunas cadenas de suministro globales, exponiendo la dependencia de ciertos países, rutas y proveedores como China y Estados Unidos economías altamente potenciales, pero a la vez generan dependencia.
- El aumento en los costos de fletes ha afectado a diversos sectores, elevando los precios de bienes y retrasando la entrega de productos, esto ha obligado a las empresas a buscar soluciones tanto a corto como largo plazo para mitigar estos efectos. Se han optado medidas como la optimización de la carga, la utilización de alternativas de transporte y la flexibilidad en los contratos. A largo plazo, se han planteado estrategias como la inversión en infraestructura, la automatización y la colaboración entre diferentes actores de la cadena de suministro.
- La utilización de automatización y tecnología se presenta como un factor clave para mitigar los impactos de futuras crisis sanitarias, la implementación de estas herramientas puede aumentar significativamente la eficiencia y adaptabilidad de las operaciones logísticas. La automatización en puertos y centros de distribución puede acelerar el manejo de contenedores, reducir los tiempos de espera y minimizar la dependencia de mano de obra en situaciones de restricciones sanitarias, de la misma forma, la digitalización de la cadena de suministro mediante el uso de sistemas de gestión de transporte, plataformas de gestión de fletes y tecnología de seguimiento en tiempo real podría mejorar la visibilidad y control de las operaciones.

Referencias

Academia.edu. Recuperado el 21 de junio de 2024, de https://www.academia.edu/37796125/Enfoque_cualitativo_cuantitativo_y_mixto_Hern%C3%A1ndez_Sampieri

Analdex, A. E. (2024, enero 15). *Disrupciones en el transporte marítimo: efectos en el comercio internacional*. Analdex - Asociación Nacional de Comercio Exterior. <https://www.analdex.org/2024/01/15/disrupciones-en-el-transporte-maritimo-efectos-en-el-comercio-internacional/>

BBC News Mundo. (2021, septiembre 15). Qué es la crisis de los contenedores y cómo está afectando al comercio mundial y a tu bolsillo. *BBC*. <https://www.bbc.com/mundo/noticias-58558860>

Blplegal.com. Recuperado el 13 de junio de 2024, de <https://blplegal.com/es/que-es-la-crisis-de-contenedores-y-como-afecta-al-comercio-internacional/>

Crisis de los contenedores, ¿cómo afecta al mundo? (2022, febrero 17). Carga. <https://carga.com.co/crisis-de-los-contenedores-como-afecta-al-mundo/>

Dickinson, N. O. (2021, noviembre 18). *El impacto de la COVID-19 ha dejado al comercio marítimo tocado, pero no hundido*. Noticias ONU. <https://news.un.org/es/story/2021/11/1500122>

El portal de la tesis. (s/f). Ucol.mx. Recuperado el 20 de junio de 2024, de <https://recursos.ucol.mx/tesis/investigacion.php>

El transporte marítimo se recupera, pero las disrupciones en la cadena de suministro siguen latentes. (2024, enero 16). THE LOGISTICS WORLD.

<https://thelogisticsworld.com/comercio-internacional/el-transporte-maritimo-se-recupera-pero-las-disrupciones-en-la-cadena-de-suministro-siguen-latentes/>

Edu.pe. Recuperado el 20 de junio de 2024, de <https://www.esup.edu.pe/wp-content/uploads/2020/12/2.%20Hernandez,%20Fernandez%20y%20Baptista-Metodolog%C3%ADa%20Investigacion%20Cientifica%206ta%20ed.pdf>

Redalyc.org. Recuperado el 20 de junio de 2024, de

<https://www.redalyc.org/journal/5257/525762351005/html/#:~:text=RESUMEN%3A%20La%20investigaci%C3%B3n%20cualitativa%20surge,Martin%20Heidegger%20y%20Sch%C3%BCtz%20Alfred.>

Lazon, D. R. (2021, diciembre 10). *La crisis de contenedores alargaría la crisis económica hasta 2023, según estimaciones.* Chiqaq News.

<https://medialab.unmsm.edu.pe/chiqaqnews/la-crisis-de-contenedores-alargaria-la-crisis-economica-hasta-2023-segun-estimaciones/>

La crisis de contenedores y su gran efecto mariposa. (2021, diciembre 9). *Gaceta UNAM*. <https://www.gaceta.unam.mx/la-crisis-de-contenedores-y-su-gran-efecto-mariposa/>

(S/f-b). France24.com. Recuperado el 25 de junio de 2024, de

<https://www.france24.com/es/20200324-china-coronavirus-covid19-wuhan-cuarentena>

(S/f-b). Unctad.org. Recuperado el 11 de julio de 2024, de

<https://unctad.org/es/news/el-transporte-maritimo-durante-el-covid-19-por-que-se-han-disparado-los-fletes-de-los>

(S/f). Imf.org. Recuperado el 11 de julio de 2024, de

<https://www.imf.org/es/About/Factsheets/Sheets/2023/monetary-policy-and-central-banking>