



Impacto de la Crisis de contenedores en el intercambio comercial de Colombia

Autores

Jhoan Sebastián Vivas Vanegas

María Paula Valencia Villareal

Director del proyecto

Profesor Fabian Mejía

Universidad Icesi

Facultad de Ciencias Administrativas y Económicas

Economía y Negocios Internacionales

Santiago de Cali

4 de febrero de 2023

Impacto de la Crisis de contenedores en el intercambio comercial de Colombia

Autores

Jhoan Sebastián Vivas Vanegas

María Paula Valencia Villareal

Director del proyecto

Profesor Fabian Mejía

Universidad Icesi

Facultad de Ciencias Administrativas y Económicas

Economía y Negocios Internacionales



Santiago de Cali

4 de febrero de 2023

Tabla de contenido

RESUMEN	5
<i>Palabras clave:</i>	5
ABSTRACT	6
<i>Keywords:</i>	6
ANTECEDENTES	7
PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	12
PREGUNTA PROBLEMA	14
OBJETIVO GENERAL	14
OBJETIVOS ESPECÍFICOS	14
JUSTIFICACIÓN	15
MARCO DE REFERENCIA	16
1. <i>Marco teórico</i>	16
2. <i>Marco contextual</i>	22
3. <i>Marco conceptual</i>	24
4. <i>Marco legal</i>	26
METODOLOGÍA	28
COMPORTAMIENTO DE LAS IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES DESDE EL 2019 HASTA 2021	30
IMPACTO DE LA CRISIS DE CONTENEDORES EN LA IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES DE COLOMBIA DURANTE A PANDEMIA (FLETES)	34
EFFECTO DE LA CRISIS DE CONTENEDORES EN LA COMPETITIVIDAD DEL COMERCIO EXTERIOR COLOMBIANO EN EL MERCADO INTERNACIONAL	42
CONCLUSIONES	46
REFERENCIAS	47

Tabla de Ilustraciones

ILUSTRACIÓN 1 COMPORTAMIENTO DE LAS EXPORTACIONES PARA ESTADOS UNIDOS, ALEMANIA, JAPÓN, PAÍSES BAJOS, COLOMBIA Y EL MUNDO EN EL 2019 (1), 2020 (2) Y 2021 (3)	30
--	----

ILUSTRACIÓN 2 COMPORTAMIENTO DE LAS EXPORTACIONES PARA COREA, BÉLGICA, CHINA, ITALIA, COLOMBIA, HONG KONG, FRANCIA Y EL MUNDO EN EL 2019 (1), 2020 (2) Y 2021 (3).....	30
ILUSTRACIÓN 3 COMPORTAMIENTO DE LAS IMPORTACIONES PARA ALEMANIA, JAPÓN, HONG KONG, FRANCIA, PAÍSES BAJOS, COLOMBIA Y EL MUNDO EN EL 2019 (1), 2020 (2) Y 2021 (3).....	32
ILUSTRACIÓN 4 COMPORTAMIENTO DE IMPORTACIONES PARA ESTADOS UNIDOS, CHINA, REINO UNIDO, INDIA, COLOMBIA Y EL MUNDO EN EL 2019 (1), 2020 (2) Y 2021 (3).....	32
ILUSTRACIÓN 5 PROMEDIO DE COSTO DE FLETE POR UNIDAD DE LOS 4 PRODUCTOS IMPORTADOS MÁS RELEVANTES DESDE EL CONTINENTE AMERICANO HACIA COLOMBIA DURANTE LOS AÑOS 2018 AL 2021.....	34
ILUSTRACIÓN 6 PROMEDIO DE COSTO DE FLETE POR UNIDAD DE LOS 4 PRODUCTOS IMPORTADOS MÁS RELEVANTES DESDE EL CONTINENTE ASIÁTICO HACIA COLOMBIA DURANTE LOS AÑOS 2018 AL 2021.....	35
ILUSTRACIÓN 7 PROMEDIO DE COSTO DE FLETE POR UNIDAD DE LOS 4 PRODUCTOS IMPORTADOS MÁS RELEVANTES DESDE EL CONTINENTE EUROPEO HACIA COLOMBIA DURANTE LOS AÑOS 2018 AL 2021.....	36
ILUSTRACIÓN 8 PROMEDIO DE COSTO DE FLETE POR UNIDAD DE LOS 4 PRODUCTOS EXPORTADOS MÁS RELEVANTES DESDE EL CONTINENTE AMERICANO HACIA COLOMBIA DURANTE LOS AÑOS 2018 AL 2021.....	37
ILUSTRACIÓN 9 PROMEDIO DE COSTO DE FLETE POR UNIDAD DE LOS 4 PRODUCTOS EXPORTADOS MÁS RELEVANTES DESDE EL CONTINENTE ASIÁTICO HACIA COLOMBIA DURANTE LOS AÑOS 2018 AL 2021.....	39
ILUSTRACIÓN 10 PROMEDIO DE COSTO DE FLETE POR UNIDAD DE LOS 4 PRODUCTOS EXPORTADOS MÁS RELEVANTES DESDE EL CONTINENTE EUROPEO HACIA COLOMBIA DURANTE LOS AÑOS 2018 AL 2021.....	40
ILUSTRACIÓN 11 INFLACIÓN EN LATINOAMÉRICA, COLOMBIA Y EL MUNDO PARA EL 2019, 2020 Y 2021.	41

ILUSTRACIÓN 12 CANTIDADES EXPORTADAS E IMPORTADAS POR COLOMBIA EN EL 2018 HASTA EL 2021.

..... 42

Resumen

La globalización ha sido un tema de gran crecimiento en las últimas tres décadas, generando cambios significativos en el comercio exterior y en las negociaciones entre países en todos los mercados. Estas conexiones entre países han traído tanto beneficios como problemas, dado que cualquier suceso en un país puede tener repercusiones en muchos otros, incluso en países que no necesariamente estén cerca geográficamente

Los contenedores han revolucionado el comercio, ya que reducen costos, aumentan la capacidad de transporte, eficacia y seguridad. Por estas razones, se han vuelto una pieza clave para importar y exportar productos transables en todo el mundo. Sin embargo, debido a la pandemia, los contenedores quedaron sin movimiento, dando lugar a la crisis de los contenedores.

Esta crisis ha afectado y sigue afectando a los consumidores, ya que la escasez de contenedores aumenta los costos de los fletes, demora las entregas, daña algunos productos y aumenta los precios de los productos, lo que genera inflación, como se ha experimentado en Colombia. Toda esta situación mundial debido al Covid-19 y sus consecuencias ha impactado al mundo, y Colombia no ha sido ajena a este fenómeno, ya que la crisis de contenedores ha influido en el aumento de los precios de los bienes a nivel interno y ha afectado los intercambios comerciales con otros países.

Palabras clave:

Globalización, crecimiento, cambios, comercio exterior, negociaciones, contenedores.

Abstract

Globalization has been a topic of significant growth in the past three decades, generating significant changes in international trade and negotiations between countries in all markets. These connections between countries have brought both benefits and problems, as any event in one country can have repercussions in many others, even in countries that are not necessarily geographically close.

Containers have revolutionized trade by reducing costs, increasing transport capacity, efficiency, and security. For these reasons, they have become a key element for importing and exporting tradable products worldwide. However, due to the pandemic, containers were left idle, leading to the container crisis.

This crisis has affected and continues to affect consumers, as the shortage of containers increases freight costs, delays deliveries, damages some products, and raises product prices, leading to inflation, as experienced in Colombia. This global situation caused by Covid-19 and its consequences has impacted the world, and Colombia has not been immune to this phenomenon, as the container crisis has influenced the rise in domestic prices of goods and affected trade exchanges with other countries.

Keywords:

Globalization, growth, changes, foreign trade, negotiations, containers.

Antecedentes

Para entender detalladamente la crisis de contenedores y su impacto en Colombia, es importante tener un contexto previo acerca de la logística internacional y cómo las crisis sociales, políticas y sanitarias, entre otras, pueden afectar este entorno de mercados y logística a nivel global.

La logística es un elemento crítico en la economía actual. Como afirma Le (2019), "se ha convertido en un elemento crítico para el éxito empresarial, ya que permite a las empresas obtener una ventaja competitiva en el mercado mundial" (p. 34). La logística implica el manejo de una cadena de suministro a través de la unión de países en comercio para coordinar actividades como transporte, almacenamiento, distribución, entre otros. Un buen manejo de la logística mejora la eficiencia, reduce costos y mejora la calidad del servicio al cliente. Además de su impacto en la economía mundial, la logística fomenta el comercio internacional y la integración económica y política entre países.

De acuerdo con el estudio de De la Cruz y Marín (2011), se analizó el impacto de China en el mercado estadounidense y su relación con América Latina. Según los investigadores, en América Latina se lograron desarrollar economías de escala que les permitieron diferenciar sus productos y llevar a cabo un comercio intraindustrial. Aunque gran parte del intercambio se basaba en las ventajas comparativas, las economías latinoamericanas no enfrentaron una competencia generalizada y sustitución por parte de China en el mercado estadounidense. Por el contrario, existió una interrelación positiva que sugiere que la falta de un mayor valor agregado en la canasta exportadora latinoamericana no afectó las exportaciones de China hacia Estados Unidos.

También podemos ver que los vínculos entre países no solo traen cosas positivas, sino que pueden traer repercusiones negativas en momentos de crisis. Según Alizda Sotelo (2009), las crisis económicas mundiales y su efecto dominó están ligados con los sistemas financieros, que se vieron afectados por las transiciones que estaban teniendo las instituciones, así como por los nuevos métodos en el mercado de dinero y capitales que generaban ruido en las economías. Estas crisis también se ven afectadas por la interdependencia de los países a través de la globalización, la cual se vio impulsada por la liberalización financiera internacional que tuvieron que afrontar diferentes países.

Según lo anterior mostraremos ejemplo de diferentes crisis que llevaron sus consecuencias a nivel mundial:

García y De la O (2021), hablan de cómo el 11 de septiembre de 2001 fue uno de los peores atentados terroristas de la historia, perpetrado en Nueva York por la organización Al Qaeda, causando más de 3.000 muertos y 6.000 heridos. Esta fecha marcó un antes y un después en la logística, el transporte y el comercio. Uno de los primeros afectados por este suceso fue el cambio de la política exterior de EE. UU., volviendo la seguridad nacional como prioridad y después la agenda internacional. Luego empezó la revisión obligatoria de todas las cajas en las aduanas ya que antes se realizaba aleatoriamente, lo que provocó largas filas y retrasos en los pedidos.

Otro ejemplo es el explicado por Torres (2021), donde abarca más como una crisis externa financiera como la crisis del 2008 puede tener un impacto significativo en el sector comercial en todo el mundo, especialmente en América Latina. Como suele suceder en los países en

desarrollo, estas crisis afectan desproporcionadamente su economía y su comercio internacional. La crisis fue provocada por la toma de riesgos excesivos en el mercado hipotecario y comenzó con la quiebra del banco de inversión Lehman Brothers. La crisis financiera internacional redujo la demanda externa, lo que llevó a una disminución en las exportaciones de Colombia, ya que sus principales clientes no podían permitirse la compra de sus productos. En resumen, los mecanismos de transmisión tienen un gran impacto en las importaciones, exportaciones y remesas, lo que los convierte en factores críticos para la economía colombiana (Torres, 2021).

Florencia Magali Pagnucco (2021) detalla una crisis en el área marítima que tuvo lugar en el canal de Suez. Este siendo un enlace crucial para unir Oriente y Occidente y manejando el 12% del comercio mundial, sufrió un grave contratiempo el 23 de marzo de 2021 cuando encalló un buque, lo que provocó que el canal fuera cerrado por 6 días. Este suceso generó un efecto dominó en otros buques, lo que provocó una escasez generalizada de todo tipo de productos. Según varios analistas, las pérdidas diarias por retención de mercancía fueron entre 6.000 y 10.000 millones de dólares, lo que redujo el crecimiento comercial anual entre un 0,2% y 0,4%. Además, este suceso también afectó el precio del petróleo, ya que el 30% de los buques que navegan por este canal son petroleros.

Lo ocurrido en el Canal de Suez puso de manifiesto una cadena de sucesos problemáticos que ya venían desde antes, como la escasez de contenedores de envío en Asia, las debilidades de las cadenas globales de suministro, los límites del actual modelo de distribución, el aumento en los costos de los fletes, el retraso en las entregas y el traslado del encarecimiento de los insumos a

los precios. Todo esto demostró que, aunque la economía estaba cada día más digitalizada, el modelo solo funciona si los productos logran ser trasladados de un lugar a otro.

El ejemplo más reciente que destaca es la crisis sanitaria del COVID-19, la cual ha sido considerada por la Organización Mundial de la Salud (OMS) como uno de los eventos más trascendentales e impactantes en la historia moderna. Desde su identificación inicial en diciembre de 2019 en Wuhan, China, este virus ha afectado a millones de personas alrededor del mundo, provocando un alto número de fallecimientos y generando cambios profundos en nuestra forma de vida. La pandemia ha tenido un impacto significativo en áreas como la salud, la economía y la educación, llevando a numerosos gobiernos a tomar medidas drásticas con el objetivo de contener la propagación del virus.

En el informe de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) realizado en 2020 a raíz de la pandemia, se han podido optimizar y rediseñar distintos procesos. Sin embargo, también ha afectado a muchas industrias, incluyendo la logística internacional, lo que ha generado una disminución del 20% en América Latina en lo que perciben las empresas por el autotransporte de carga. Un punto que recalcar es la disminución del comercio marítimo por contenedores, así como los fletes por transportar contenedores que fueron de -6.1%. Cabe mencionar que estos porcentajes se mantuvieron por encima de los valores del año 2019. La CEPAL defiende estos hechos, mencionando que se hizo principalmente para administrar la oferta, dando como resultado que los precios disminuyeran la demanda, que estaba siendo causada por la pandemia del COVID-19. (CEPAL, 2020).

Colombia cuenta con dos puertos de contenedores principales, Cartagena y Buenaventura (Wilmsmeier, 2019). Además de las crisis internacionales que pueden afectar a Colombia, y en las que el país puede verse beneficiado o afectado, hay una crisis interna en cuanto a su capacidad para recibir y enviar contenedores. Esto se debe no solo al tamaño de los puertos, sino también a las vías de acceso a los mismos. Esto deja a Colombia con dos caras en el ámbito comercial: por un lado, no está lista para un crecimiento en esta área debido a problemas de conectividad interna, mientras que, por otro lado, está muy influenciada por el comercio internacional. Es importante que el gobierno tome un papel activo frente a estos sucesos y se prepare para cualquier evento internacional que pueda beneficiar o perjudicar al país.

Palabras Clave: importaciones, exportaciones, contenedores, flete, crisis, Covid-19.

Key words: imports, exports, containers, freight, crisis, Covid-19.

Planteamiento del Problema

La globalización ha sido un tema de gran crecimiento en las últimas tres décadas, generando cambios significativos en el comercio exterior y en las negociaciones entre países en todos los mercados. Estas conexiones entre países han traído tanto beneficios como problemas, dado que cualquier suceso en un país puede tener repercusiones en muchos otros, incluso en países que no necesariamente estén cerca geográficamente.

La participación de los países en desarrollo en el comercio mundial ha ido en aumento, pasando del 19% en 1971 al 29% en 1999 (FMI, 2000, “La globalización: ¿Amenaza u oportunidad?”).

Por otro lado, el comercio exterior también se ha vuelto cada vez más indispensable para la economía local, ya que poco a poco ha aumentado dentro del PIB de los países.

Los problemas sociales, políticos o económicos pueden afectar el comercio exterior y, por ende, las economías de cada país. Por ejemplo, el 11 de septiembre de 2001, un atentado terrorista complicó toda la logística y el transporte de mercancías entrantes y salientes de Estados Unidos, provocando grandes brechas económicas en los países que comerciaban con EE. UU. Las exportaciones como porcentaje del PIB disminuyeron de 7,61% a 6,89%, mientras que las importaciones pasaron de 12,26% a 11,14% (datos macro, s.f.).

En 2020, la pandemia del Covid-19 tuvo un gran impacto mundial, lo que llevó a los países a tomar decisiones contundentes, como el cierre de puertos y aeropuertos, así como la implementación de confinamientos, lo que provocó la pausa en el comercio exterior y en la logística de contenedores.

Los contenedores han evolucionado el comercio, ya que reducen costos, aumentan la capacidad de transporte, eficacia y seguridad. Por estas razones, se han vuelto una pieza clave para importar y exportar productos transables en todo el mundo. Sin embargo, debido a la pandemia, los contenedores quedaron sin movimiento, dando lugar a la crisis de los contenedores. "En medio de la pandemia y trabajando con una capacidad menor al 100%, la cual podría tardar hasta 2 meses" (Trafimar, Carga, 2021).

Esta crisis ha afectado y sigue afectando a los consumidores, ya que la escasez de contenedores aumenta los costos de los fletes, demora las entregas, daña algunos productos y aumenta los precios de los productos, lo que genera inflación, como se ha experimentado en Colombia. En febrero de 2022, se informó por parte de la Organización Mundial del Comercio (OMC) que el índice de transporte marítimo de contenedores (97,2) experimentó una caída adicional respecto a la tendencia debido a la situación de congestión que afecta a los puertos. (Portafolio, 2022).

Toda esta situación mundial debido al Covid-19 y sus consecuencias ha impactado al mundo, y Colombia no ha sido ajena a este fenómeno, ya que la crisis de contenedores ha influido en el aumento de los precios de los bienes a nivel interno y ha afectado los intercambios comerciales con otros países.

Pregunta Problema

¿Cuál es el impacto de la crisis de los contenedores en el intercambio Comercial de Colombia y cómo afectó la economía colombiana?

Objetivo general

Analizar la crisis económica de contenedores en Colombia generada por la pandemia y ver su relación en el impacto en las importaciones, exportaciones y en el mercado.

Objetivos específicos

1. Identificar el comportamiento de crecimiento o decrecimiento que han tenido las importaciones y exportaciones desde el 2019 hasta el 2022.
2. Evaluar el impacto de la crisis económica de contenedores en las importaciones y exportaciones de Colombia durante la pandemia.(fletes)
3. Examinar el efecto de la crisis económica de contenedores en la competitividad del comercio exterior colombiano en el mercado internacional.

Justificación

La economía colombiana estaba en un buen momento antes del impacto del COVID-19, con un crecimiento del 3,3% en 2019. Sin embargo, la pandemia ha tenido graves consecuencias en varios sectores económicos, incluyendo el de envío de contenedores. Este sector es crucial para la economía colombiana, ya que el país es un importante exportador de productos como café, banano y flores. La crisis de los contenedores ha causado una disminución significativa en el comercio internacional y ha generado pérdidas de hasta 65 billones de pesos por mes, lo que equivale al 6,1% del PIB nacional (CEDE, 2020).

Sin embargo, la llegada de la pandemia ha generado graves consecuencias en la economía colombiana, incluyendo una caída en el precio internacional del petróleo y una reducción significativa en varios sectores económicos. Se estima que estas pérdidas equivalen a un 6,1% del PIB nacional. Distintos sectores económicos se han reducido entre un 37% y un 49%, esto en consecuencia por el aislamiento, dando como pérdidas un aproximado de 65 billones de pesos por mes, lo que equivale a un 6,1% del PIB nacional CEDE (2020).

Esto ha desencadenado la crisis de los contenedores, siendo una gran problemática para el comercio. A pesar de que la pandemia está disminuyendo, la crisis de los contenedores no se detendrá al mismo ritmo. En el corto plazo, es poco probable que los precios se estabilizan, ya que la economía necesita tiempo para regularse. Sin embargo, en el mediano plazo, se espera que los precios disminuyan y que la crisis se normalice. Nicola Sandoval, CEO de ANAVA, predice que la crisis podría normalizarse en el segundo semestre del 2023. Además, es importante buscar soluciones para el sector de envío de contenedores en Colombia, como la implementación de nuevas tecnologías o la diversificación de los productos exportados.

Marco de Referencia

1. Marco teórico

A continuación, se presentan los argumentos teóricos más relevantes para el desarrollo del problema.

Al haber interacción comercial entre países, se presenta un fenómeno propio de la globalización, la cual es definida como un nuevo paradigma que se relaciona con múltiples y diversos aspectos, modificando las organizaciones productivas en cuanto a su diseño, gestión y sus mercados (Arellano, 2002). La globalización tiene un impacto profundo tanto a nivel individual como en la sociedad en su conjunto. A nivel individual o ciudadano, transforma aspectos como la educación, las habilidades, las pautas de consumo, los conocimientos, los valores y las preferencias, lo que a su vez influye en la forma de vida y la participación política de las personas. Este impacto trasciende los procesos de internacionalización y transnacionalización, que se centran en la economía, abarcando aspectos más amplios de la vida cotidiana. Además, la globalización va más allá de ser un fenómeno internacional, ya que implica un entrelazamiento de sistemas y la difusión de valores, conocimientos y prácticas entre sociedades nacionales, fomentando una mayor integración cultural y social en un ámbito global.

Desde una visión más histórico-social, Kacowicz (1999) Se plantea que al definir la globalización, es crucial tener en cuenta los siguientes elementos: a) el fortalecimiento de las conexiones económicas, políticas, sociales y culturales que trascienden las fronteras; b) el periodo histórico que comenzó después del fin de la Guerra Fría; c) la transformación del mundo impulsada por la falta de regulación en los mercados financieros; d) el predominio de los valores estadounidenses a través de una combinación de la agenda neoliberal en términos económicos y la promoción de la democracia; e) la ideología y la creencia de que la globalización es el

resultado lógico e inevitable de poderosas fuerzas de cambio en el mercado laboral; f) la revolución tecnológica y sus impactos sociales; y, por último, g) la incapacidad de los países para resolver desafíos globales como los relacionados con la demografía, la ecología, los derechos humanos y la proliferación nuclear.

En el pasado, la relación entre apertura comercial y crecimiento económico se basaba en la idea de estimular las exportaciones y restringir las importaciones como estrategia de crecimiento, tal como planteado en la corriente mercantilista. Según esta premisa, el comercio internacional solo beneficiaría a una nación en detrimento de otra. Sin embargo, Adam Smith (1776) desafió esta teoría al argumentar que si dos naciones comercian de manera voluntaria, ambas se verán favorecidas. Smith propuso la teoría de la ventaja absoluta, que establece que cada nación debe especializarse en la producción de bienes en los que sea más eficiente y adquirir aquellos en los que tenga una desventaja absoluta de otros países. Como resultado, a través del libre comercio, el bienestar global se incrementa. En otras palabras, el comercio internacional se convierte en un mecanismo beneficioso para todas las naciones involucradas en lugar de ser un juego de suma cero donde solo una parte se beneficia.

En 1817, David Ricardo planteó una idea revolucionaria que aún sigue siendo relevante hoy en día: incluso si un país es menos eficiente que otro en la producción de ciertos bienes, aún pueden beneficiarse mutuamente a través del comercio internacional. Este concepto se basa en las ventajas comparativas, donde el país menos eficiente importaría aquellos productos en los que su desventaja absoluta fuera menor, al tiempo que exportaría los bienes producidos por la otra nación. Para superar las limitaciones asociadas con la teoría del valor trabajo en las ventajas comparativas, Haberler (1936) introdujo el concepto de costo de oportunidad. Según este

enfoque, el costo de un bien se refiere a la cantidad de otro bien que se debe renunciar para liberar los recursos necesarios para producir una unidad adicional del primero. De esta manera, el país que tenga un costo de oportunidad más bajo en la producción de un bien en particular tendrá la ventaja comparativa en su producción. A lo largo de los años, este enfoque ha demostrado que el comercio internacional puede generar beneficios mutuos, incluso cuando existen diferencias de eficiencia entre los países.

La teoría de las proporciones factoriales, desarrollada por Heckscher (1919) y Ohlin (1924), se fundamenta en la premisa de que las naciones difieren en todos sus recursos, no solo en el factor trabajo. Esta teoría resalta la interacción entre las proporciones en las que los diferentes factores se encuentran disponibles en los países y cómo se emplean en el proceso productivo. Según esta teoría, una economía tiende a exportar aquellos bienes que requieren del factor más abundante. Aunque los primeros modelos no establecían una conexión directa entre apertura y crecimiento, coincidían en que el comercio facilita una mejor utilización de los recursos de una economía. Al permitir la importación de bienes y servicios a un costo menor que su producción interna, se logra mejorar la productividad y la competitividad, lo que a su vez estimula el aumento de la producción y el bienestar económico. (Krueger, 1978; Trefler, 1995).

Según Minervini (1998), la exportación es una actividad que requiere planificación y paciencia a mediano y largo plazo (p. 7). Cuando hablamos de las exportaciones como conexión entre la apertura y el crecimiento económico, su influencia se manifiesta de diferentes maneras. Una de ellas es la contribución al crecimiento a través del aumento de la productividad, como señala Ocampo (1991). No obstante, existen opiniones contrarias a esta afirmación. Havrylyshyn (1990)

y Tybout (1990) argumentan que los procesos de apertura generan desplazamientos de las curvas de eficiencia de las empresas, lo que significa un efecto a nivel de una sola vez en la productividad. Esto se traduce en un aumento de la productividad, pero no en la tasa a la cual ésta crece, lo que solo significa una mejora en el grado de utilización de los recursos disponibles en la economía. En este sentido, se observa una relación positiva entre el aumento de las exportaciones y el crecimiento de la productividad, pero una relación negativa entre el aumento de las importaciones y la tasa de productividad.

Las importaciones también juegan un papel fundamental en el crecimiento económico. Esto se debe a que la inversión requerida para el crecimiento económico puede tener un componente importado. En muchos casos, Es probable que los ahorros generados a nivel individual no sean suficientes para cubrir las necesidades financieras necesarias. Además de los beneficios vinculados a la apertura económica y su impacto en el crecimiento, se argumenta que hay requisitos esenciales para que dichos beneficios se hagan realidad. Para que una mayor apertura tenga un impacto positivo en la tasa de crecimiento, es crucial que vaya acompañada de una disminución de la corrupción y una mejora constante en las políticas macroeconómicas a largo plazo. El efecto de la apertura en el desarrollo de un país depende de sus ventajas comparativas y las actividades que se realicen, así como de las consecuencias externas involucradas, la capacidad de diversificar la gama de productos, la calidad de los mismos y la capacidad de aprovechar los avances tecnológicos. (Baldwin, 2002).

La internacionalización hace referencia a todas aquellas actividades que permiten establecer conexiones más o menos duraderas entre una empresa y los mercados a nivel global. Varios

investigadores han analizado este fenómeno y han propuesto diversas perspectivas explicativas para comprender el desarrollo de las operaciones a nivel internacional. Root (1994), Welch y Loustarinen (1988) y Rialp (1999) han aportado a esta área.

Moreno (1992) sostiene que los países en vías de desarrollo deben basar su progreso económico y social en el continuo crecimiento de su comercio internacional. El desarrollo de una nación está estrechamente ligado al avance y estímulo de sus exportaciones, ya que estas generan divisas genuinas. Es importante destacar que ningún país puede ser completamente autosuficiente, por lo tanto, requiere no solo exportar, sino también importar bienes y servicios.

El comercio internacional se refiere al intercambio de bienes y servicios entre países para satisfacer las demandas de sus mercados respectivos (Marcue, 1998, p.32). Este intercambio implica tanto la importación de productos extranjeros a un país como la exportación de los productos nacionales a otros países.

Desde tiempos pasados, se ha reconocido la importancia de la logística en contextos de guerra. Jules Juvenel Dupuit (1844) la describió como las actividades relacionadas con el movimiento y almacenamiento coordinado de materiales. Con el transcurso del tiempo, La Londe y Grabner (1971) expandieron esta definición al conceptualizarla como la conexión entre la gestión de materiales y la distribución física. A medida que avanzaba el tiempo, la teoría logística ha evolucionado, y autores como Jose Elias Jimenez y Salvador Hernández (2002) la presentan como un conjunto de empresas colaborativas, que incluyen proveedores, fabricantes, distribuidores y vendedores, ya sean mayoristas o minoristas. Estas empresas trabajan de manera

eficiente para coordinar sus procesos clave y garantizar que los insumos y productos sean entregados en el momento preciso y al menor costo posible, buscando generar un impacto positivo en las cadenas de valor de todos los actores involucrados y satisfacer las necesidades de los consumidores finales.

El impacto de la logística empezó en la guerra con una definición muy sencilla que se refería a las actividades relacionadas con el movimiento y el almacenamiento coordinado de bienes (Dupuit, 1844). La definición de La Londe y Grabner (1971) evolucionó la logística como "la unión de la de los materiales con la distribución física". Posteriormente, Jiménez y Hernández (2002) afirmaron La logística se refiere a un conjunto de empresas que incluye proveedores, fabricantes, distribuidores y vendedores, ya sean mayoristas o minoristas. Estas empresas trabajan en colaboración, coordinando eficientemente sus procesos clave para garantizar la entrega oportuna de insumos o productos en cada etapa de la cadena, con el objetivo de lograr el máximo impacto en las cadenas de valor de todos los involucrados y satisfacer así las necesidades de los consumidores finales, todo ello con el menor costo posible.

En otro enfoque, Lambert y Croxton (2004) ampliaron la concepción de la cadena de suministro al destacar su importancia dentro del ámbito logístico. Ellos la definieron como la integración de los procesos esenciales de negocio que abarcan desde los usuarios finales hasta los proveedores primarios responsables de suministrar productos, servicios e información que generan valor tanto para los clientes como para todos los participantes involucrados. Por otro lado, el Council of Supply Chain Professionals (CSCMP, 2006) describe la cadena de suministro como una estructura que abarca a proveedores, fabricantes, distribuidores, minoristas y consumidores. A lo

largo de esta estructura, los productos y servicios fluyen desde el proveedor hasta el consumidor, mientras que el flujo de capital se mueve en dirección opuesta. Asimismo, los flujos de información circulan en ambas direcciones.

Con el tiempo, la logística evolucionó a nivel internacional y Leal (2002) se refiere a ella como un "conjunto de actividades asociadas al flujo de materiales, productos e información a nivel mundial". Para realizar una óptima logística internacional, son importantes el empaque y embalaje que deben cumplir con las normas según el país para el manejo de la mercadería, el almacenamiento que debe ser eficientemente distribuido, la distribución y el transporte que deben identificar rutas, aduanas restringidas, centros de redistribución y almacenes de paso, y finalmente, las aduanas, donde se deben cumplir con los requerimientos técnicos de cada aduana y la documentación necesaria.

2. Marco contextual

La República de Colombia, en comparación con América latina, ocupa el cuarto puesto en el país más extenso, con un total de 1 '139,000 kilómetros cuadrados de territorio. Además de contar con el privilegio de ser el único país en Sudamérica, en tener limitación con el océano Pacífica y Atlántica, teniendo así 2.900 kilómetros de costa. Cuenta con dos principales puertos para contenedores, los cuales son; Cartagena, teniendo limitación con el caribe, y Buenaventura, siendo el océano Pacífico, con el que tiene contacto, cabe mencionar que también Colombia cuenta con otros puertos, pero estos son complementarios a los anteriores a mencionados. (Camacho, 1990)

La jurisdicción marítima colombiana es de: 928.660 km², Representando aproximadamente el 44.85% de la extensión total del país, se encuentran vastas áreas que abarcan tanto el litoral Pacífico como el Caribe, además de los principales ríos en las zonas fronterizas y los últimos 27 kilómetros del río Magdalena antes de desembocar en el mar. Esto equivale a una extensión de aproximadamente 2.900 kilómetros de costa y tierras adyacentes, que son de gran importancia geográfica y ecológica en el contexto nacional. (Dirección General Marítima, 2022)

Colombia cuenta con una posición geográfica afortunada, para las exportaciones e importaciones, aunque no son explotadas estas cualidades para las relaciones internacionales. Colombia limita territorialmente con cinco países a través de sus fronteras terrestres, estableciendo conexiones con Venezuela, Brasil, Perú, Ecuador y Panamá. Asimismo, a través de sus costas, Colombia comparte límites marítimos con nueve países: Ecuador, Panamá, Costa Rica, Venezuela, Nicaragua, República Dominicana, Haití, Jamaica y Honduras. (Camacho, 1990)

Los principales productos que exporta Colombia, el petróleo encontrándose en el primer lugar, representando el total del 32,2% del total de las exportaciones, este porcentaje está conformado por los países de estados unidos con un 37,7%, China con 30,1% y panamá teniendo un 14,8%, en segundo lugar está el carbón obteniendo el 13,9% y conformados por los países de Turquía con 19,8%, países bajos con 10% y estados unidos teniendo el 7,56% y en tercer lugar se encuentra el café, con un total de exportaciones del 5,87%, siendo los principales países como, estados unidos 44,4%, Alemania 8,11% y Canadá con 7,41% (Camacho, 1990)

3. Marco conceptual

- Contenedores: El término "contenedores" se refiere a un dispositivo de transporte o una caja diseñada específicamente para facilitar el movimiento de mercancías como unidad de carga en cualquier tipo de transporte. (Código Aduanero. Artículo 142)
- Exportación: Se refiere a la exportación de bienes desde Colombia hacia otro país, una zona franca o un depósito franco, cumpliendo con los requisitos establecidos por la legislación vigente. (Dian, 2010)
- Importación: Esto implica la entrada de productos extranjeros al territorio aduanero nacional, lo que también incluye la introducción de bienes provenientes de Zonas Francas Industriales, de Bienes y de Servicios al resto del territorio aduanero nacional, de acuerdo con lo establecido en el Decreto 2586 de 1999. (Icecomex, 2009)
- Crisis: Se refiere a una transformación significativa y con ramificaciones de gran relevancia en un proceso, situación o en la forma en que se perciben. (Rae, 2021)
- Aranceles: Se refiere a los aranceles como los impuestos que se aplican a las mercancías importadas. Estos aranceles brindan una ventaja en términos de precios a las mercancías producidas localmente en comparación con las mercancías similares importadas. (OMC, 2018)
- Flete: Según la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA, 2021), el flete aéreo se define como "la remuneración pagada por el transporte de bienes, que se calcula en función del peso o volumen, o una combinación de ambos, y se aplica a un acuerdo de transporte aéreo".

- **Inflación:** En un sistema económico basado en el libre mercado, los precios de los bienes y servicios son variables y pueden experimentar fluctuaciones. Algunos pueden incrementarse mientras que otros pueden reducirse. (Banco central europea, 2019)
- **Deflación:** La deflación se refiere a una situación en la cual los precios de los bienes y servicios en la canasta básica, que son aquellos que los hogares adquieren con mayor frecuencia y representan una parte significativa de sus gastos de consumo, experimentan una disminución generalizada. Es lo opuesto a la inflación, donde los precios tienden a aumentar. Andbank (2013)
- **Consumo:** Valor de los bienes y servicios consumidos a lo largo de un determinado tiempo. Rae (2021)
- **Inversión Privada:** La inversión privada, desde una perspectiva macroeconómica, engloba las adquisiciones de activos duraderos o maquinaria que las empresas realizan con el objetivo de generar ingresos y aumentar su valor a largo plazo. (BBVAMX, 2016)
- **Crecimiento:** Aumento del valor intrínseco de la moneda. (Rae, 2021)
- **Decrecimiento:** Disminución. (Rae, 2021)
- **Consumidores:** Esto sitúa al consumidor en el final de la cadena de producción, convirtiéndolo en un elemento crucial para el progreso económico. (PYM, 2022)
- **Escasez:** Pobreza o falta de lo necesario para subsistir. (Rae, 2021)
- **Productos transables:** Se refiere a los bienes que pueden ser consumidos tanto dentro de la economía que los produce como en otros países a través de su exportación e importación. (Bolsa de valores, 2015).
- **Fenómeno Asiático:** Colombia comparado con otro país, en el primer año tiene un porcentaje similar, en el segundo año Colombia tiene una caída pronunciada, pero en el

tercer año, tiene una subida brusca sobrepasando al otro país, aunque no por mucho. Esto es frente a las importaciones.

- Fenómeno EE. UU: Colombia comparado con otro país, en el primer año tiene un porcentaje similar, en el segundo año Colombia tiene una caída pronunciada, pero en el tercer año, tiene una subida brusca sobrepasando al otro país, aunque no por mucho. Esto es frente a las exportaciones.

4. Marco legal

Las entidades que regulan y promueven el control del sector son varias, en primer lugar, se tiene a la superintendencia de puertos y transporte, la cual se encarga de que se cumplan las políticas y normativas de una manera óptima.

La Organización Marítima Internacional (OMI) está encargada de brindar seguridad y protección referente al transporte marítimo. Busca constantemente la eliminación de entidades, buques o individuos que aporten a la contaminación de los océanos.

De acuerdo con el decreto 087 del 17 de enero de 2011, en su Artículo 1, se establece que el objetivo principal del Ministerio de Transporte es la elaboración y adopción de políticas, planes, programas, proyectos y regulaciones económicas relacionadas con el transporte, tránsito e infraestructura de los diferentes modos de transporte, como carreteras, marítimo, fluvial, ferroviario y aéreo. Asimismo, el ministerio se encarga de la regulación técnica en materia de transporte y tránsito para los modos de transporte mencionados anteriormente, como carreteras, marítimo, fluvial y ferroviario.

DIMAR es la entidad encargada de implementar la política marítima del gobierno colombiano, contando con una organización que fortalece el poder marítimo del país. Su principal objetivo es garantizar la seguridad integral en el ámbito marítimo, proteger la vida humana en el mar y fomentar el desarrollo de actividades marítimas, así como promover el avance científico y tecnológico de la nación. (Dirección General Marítima, 2022)

Metodología

Inicialmente, se realizó un análisis exhaustivo de la crisis y su repercusión, empleando la metodología cuantitativa, uno de los dos enfoques de investigación comúnmente utilizados en las disciplinas científicas empíricas. Se enfocó en los elementos observables que podían ser medidos y se recurrió a técnicas estadísticas para analizar los datos obtenidos. En este caso, se utilizó la investigación descriptiva, ya que se contaba con una observación previa del fenómeno de las exportaciones e importaciones de Colombia, y se realizó una investigación analítica al comparar las cifras de comercio antes y después de la crisis para determinar el impacto, junto con predicciones y suposiciones. Todos estos datos fueron obtenidos de fuentes importantes como el DANE, el Banco de la República, el Banco Mundial y algunas entrevistas para conocer el impacto en voz de las personas.

La población de estudio fueron las empresas colombianas y los factores influyentes en el comercio del país. Para medir objetivamente, se utilizaron los valores antes de la crisis, durante y en la actualidad, con el fin de contrastar las diferencias a lo largo del tiempo y determinar el impacto que tuvo la crisis en Colombia.

La identificación del problema se planteó basándose en los contextos pasados, donde se evidenció de forma notable el impacto que tuvo la crisis de los contenedores post pandemia, reflejado en los precios de la canasta familiar y los productos importados en Colombia.

Al realizar los antecedentes, se tuvieron en cuenta distintos escenarios en los que se pudo replicar o tomar como modelo para asimilar lo que podría haber ocurrido con la crisis de los

contenedores. Esto se hizo con el fin de recopilar información sobre otras catástrofes similares, cómo reaccionó la sociedad y los cambios que experimentó la economía a lo largo del tiempo.

Los objetivos se desarrollaron después de plantear la pregunta problema para entender la dirección que debía tomar todo el trabajo. El objetivo general sirvió para comprender todo lo que debía abarcarse, y los objetivos específicos se crearon según los pasos importantes a seguir para resolver la pregunta problema. Los objetivos específicos ayudaron a resolver el objetivo general.

El marco se elaboró con todas las teorías y definiciones necesarias para comprender y analizar de manera más precisa y profunda el tema. El marco teórico se conformó con teorías que respaldan el análisis por su fuente académica confiable. Por otro lado, el marco contextual se implementó para describir todo lo necesario para comprender el entorno de la investigación y ser más específicos con el tema. El marco conceptual abarcó todas las interpretaciones que debían tenerse en cuenta para establecer una relación coherente con el tema de las exportaciones, importaciones y todo lo relacionado. Por último, el marco legal incluyó todas las normativas y entidades reguladoras relacionadas con las exportaciones e importaciones en Colombia. Luego se procedió con el desarrollo de los objetivos.

En el primer objetivo se estudiaron los fenómenos de importaciones y exportaciones en el mundo y su comportamiento. En el segundo objetivo, se analizó el valor de los fletes en las importaciones y exportaciones en Colombia y los cambios debidos al Covid-19. Por último, en el tercer objetivo se investigaron las cantidades exportadas e importadas, la inflación en algunos productos y las acciones políticas tomadas debido a la pandemia.

Comportamiento de las importaciones y exportaciones desde el 2019 hasta 2021

Ilustración 1 Comportamiento de las exportaciones para Estados Unidos, Alemania, Japón, Países Bajos, Colombia y el mundo en el 2019 (1), 2020 (2) y 2021 (3).

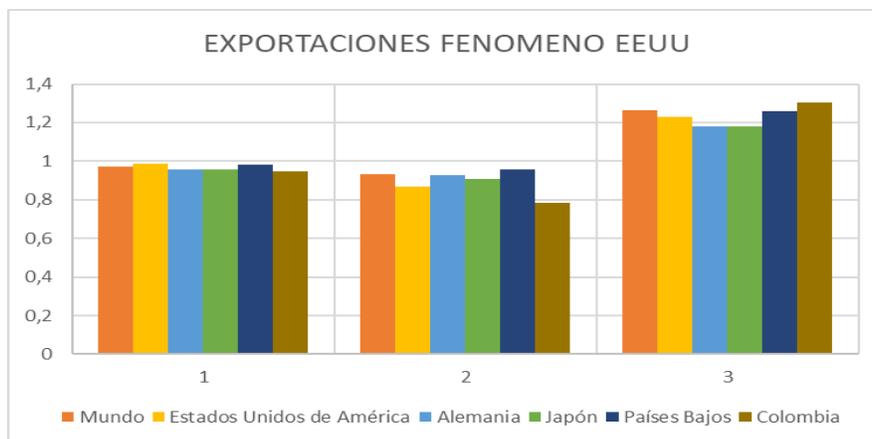
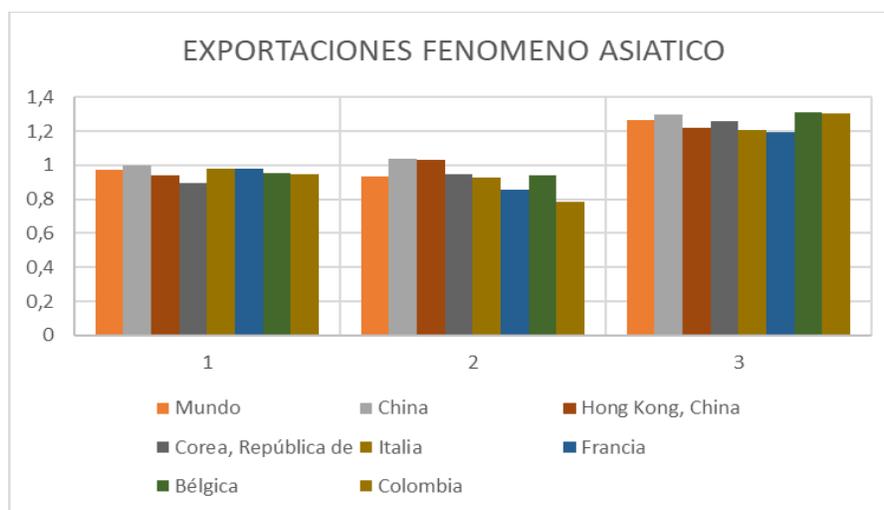


Ilustración 2 Comportamiento de las exportaciones para Corea, Bélgica, China, Italia, Colombia, Hong Kong, Francia y el mundo en el 2019 (1), 2020 (2) y 2021 (3).



Para analizar los comportamientos de las exportaciones se escogieron distintos países del mundo que se encuentran en el top 10 de exportaciones e importaciones desde 2019 hasta 2021.

Además, se compararon estos países con Colombia para saber como se encuentra respecto al mundo.

El país que se encuentra en primer lugar con el mayor número de exportaciones es China. En comparación con Colombia, se puede observar que en 2020 China tuvo una menor reducción en sus exportaciones, a diferencia de Colombia que casi duplicó la caída en sus exportaciones. Sin embargo, en 2021 Colombia tuvo un crecimiento notorio en sus exportaciones, superando a China. Se considera que el gigante asiático, al tener un valor exportado tan alto, podría dificultar su crecimiento porcentual.

Estados Unidos se posiciona en el segundo puesto de las exportaciones. En la comparación, se observa que en 2019 Estados Unidos y Colombia tienen un porcentaje similar en las exportaciones. En 2020 ambos países disminuyen, pero Colombia es el que tiene una mayor caída. En 2021, Colombia logra superar a EE. UU., sacándole una distancia significativa.

Este comportamiento se refleja en varios países, lo cual llamamos el fenómeno EE. UU. Este consiste en que el país tiene un porcentaje similar a Colombia en las exportaciones en 2019. En 2020, Colombia cae significativamente, a diferencia del otro país que ve disminuidas sus exportaciones, pero no de manera tan notoria. En 2021, Colombia supera al otro país notoriamente y se crea una brecha considerable.

Se observa el fenómeno EE. UU. en los siguientes países: Alemania, Japón, Francia, Países Bajos e India.

Se harán algunas observaciones en dos países que tienen comportamientos interesantes. El primero es Hong Kong. En 2019 se encontraba por debajo de Colombia en el decrecimiento de las exportaciones, pero su crecimiento fue exponencial en 2020. En 2021, la diferencia entre los dos países no es tan grande, teniendo en cuenta que Colombia se posiciona por encima de Hong Kong.

Por último, pero no menos importante, es Corea, ya que en los tres años los dos países casi no tuvieron diferencia, aunque se observó el comportamiento del fenómeno EE. UU., la brecha entre los dos no fue tan pronunciada.

En conclusión, las exportaciones en el mundo bajaron para el 2020 y crecieron notablemente para el 2021. Esto sin importar del fenómeno que trataba. Analizando así que la crisis que hubo por la pandemia afectó a todos sin importar el sector o nivel económico.

Ilustración 3 Comportamiento de las importaciones para Alemania, Japón, Hong Kong, Francia, Países Bajos, Colombia y el mundo en el 2019 (1), 2020 (2) y 2021 (3).

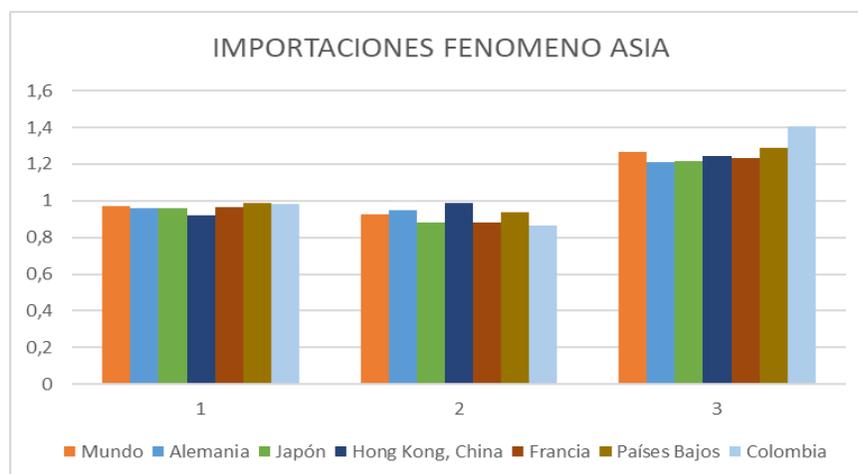
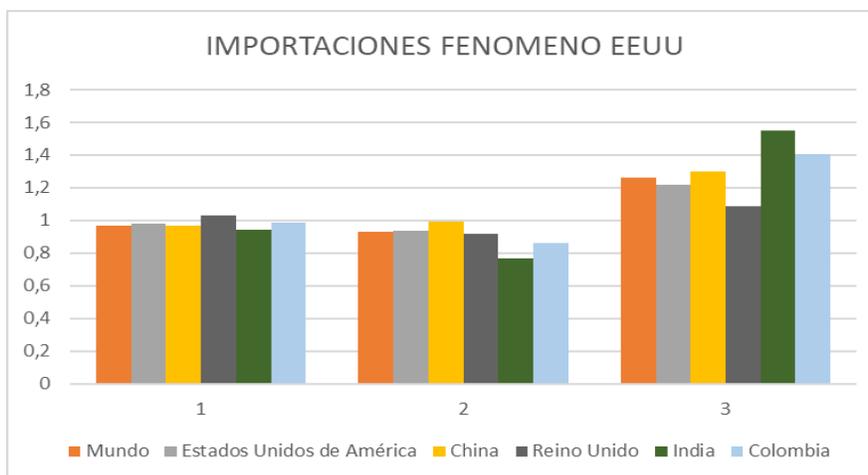


Ilustración 4 Comportamiento de importaciones para Estados Unidos, China, Reino Unido, India, Colombia y el mundo en el 2019 (1), 2020 (2) y 2021 (3).



Al analizar las importaciones, se encontraron los mismos países que en las exportaciones, pero se agregaron a la lista Italia y Bélgica, mientras que India y Reino Unido salieron de ella.

El país con el mayor número de importaciones es China. Al compararlo con Colombia, se observa que, en 2019, Colombia se encontraba por debajo de China en cuanto al porcentaje de importaciones, pero la diferencia no era mucha. Cabe mencionar que Colombia tenía un porcentaje negativo. En 2020, Colombia tuvo una caída brusca en sus importaciones, pero en 2021 logró recuperarse, alcanzando a China y teniendo un porcentaje similar en las importaciones. Este fenómeno se observa también en otros países, aunque en menor escala. A esto lo llamaremos el fenómeno asiático.

Estados Unidos, el segundo país en importaciones, inició en 2019 con un porcentaje positivo, a diferencia de Colombia, cuyo porcentaje era negativo. En 2020, tuvo el mismo comportamiento, pero en 2021, Colombia superó a Estados Unidos, teniendo un crecimiento bastante pronunciado gráficamente.

El fenómeno asiático consiste en que Colombia y el otro país, en 2019, empiezan con un porcentaje similar. En 2020, Colombia tiene una caída pronunciada, pero en 2021, tiene una subida brusca, sobrepasando al otro país, aunque no por mucho. Los países con el fenómeno asiático son Alemania, Japón, Países Bajos, Hong Kong, Italia y Francia.

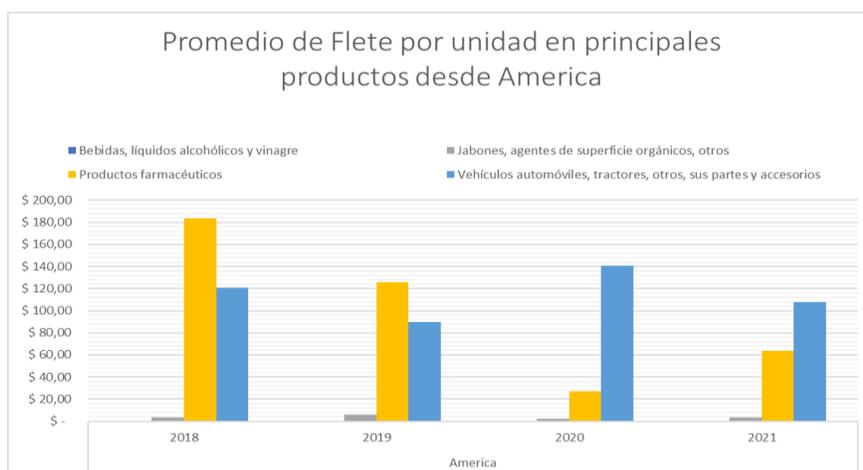
En general, el análisis nos deja que el impacto de la crisis económica de la pandemia en las exportaciones e importaciones depende del continente. A nivel global, se puede ver que para el

2020 hubo una caída y así mismo un alza para el 2021 en el comercio exterior, tanto importaciones como exportaciones, sin importar el nivel económico del país. Este análisis nos deja como resulta dos grandes Fenómenos que explican mucho mejor como se esta moviendo Colombia en el comercio exterior.

Impacto de la crisis de contenedores en la importaciones y exportaciones de Colombia durante a pandemia (fletes)

Para evaluar el impacto de la crisis escogimos los productos más importados y exportados por Colombia, sacamos el promedio de sus fletes para conocer los cambios en el transcurso del 2018 al 2021. Para compararlo con los fenómenos antes encontrados, dividimos el comportamiento de estos productos por continente y así obtenemos un análisis más detallado de lo sucedido en el transcurso de la crisis.

Ilustración 5 Promedio de Costo de Flete por Unidad de los 4 Productos Importados más Relevantes desde el continente americano hacia Colombia durante los años 2018 al 2021.

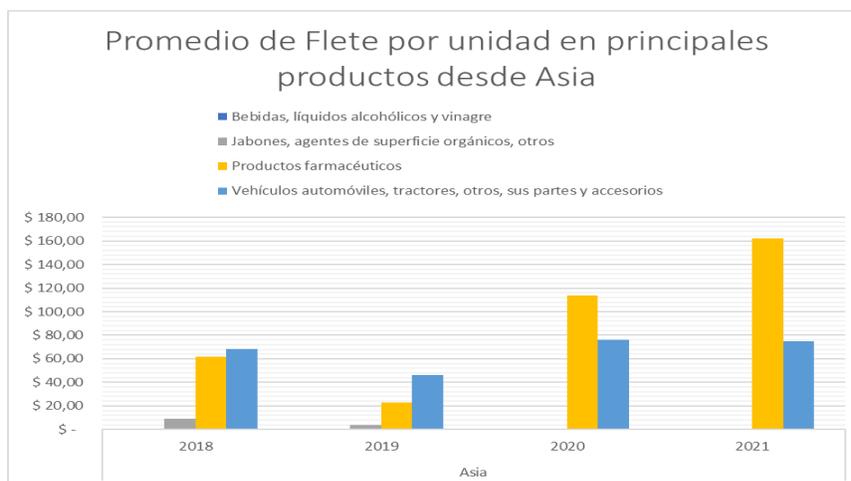


En el continente de América, se puede notar un comportamiento diferenciado en la evolución del valor del flete en distintos productos del mercado. Mientras los productos farmacéuticos arrancan

con valores altos en los primeros dos años, experimentando una reducción importante en el 2019 para más adelante volver a crecer en el 2021, los vehículos muestran en los dos primeros años una tendencia a la baja, pero registra un fuerte aumento en el año 2020, para luego retomar su senda descendente en el 2021.

En este contexto de fluctuaciones, es destacable que el flete en los jabones muestra valores mínimos en el período analizado, estos productos presentan una estabilidad en cuanto a sus precios, sin experimentar cambios relevantes en los últimos cuatro años. Por otro lado, las bebidas tampoco presentan fluctuaciones significativas, rondando valores bajos en los años estudiados.

Ilustración 6 Promedio de Costo de Flete por Unidad de los 4 Productos Importados más Relevantes desde el continente Asiático hacia Colombia durante los años 2018 al 2021.



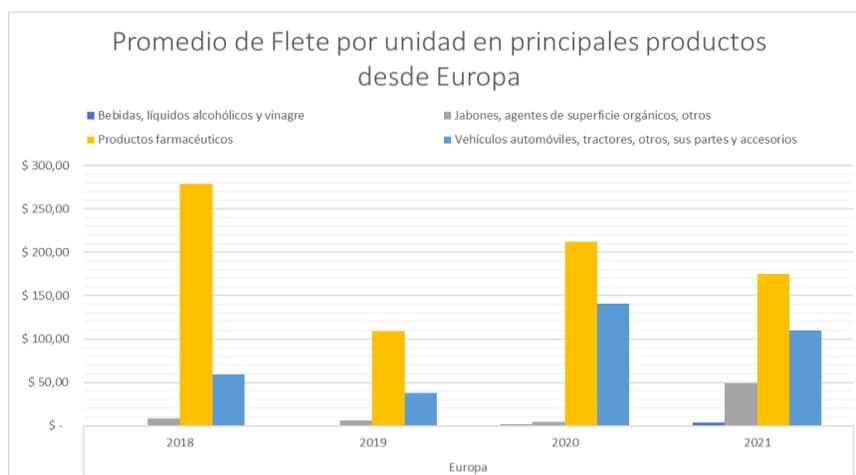
El continente asiático en los últimos años ha presentado el fenómeno asiático. Este se ha caracterizado por un comportamiento variable en los valores de mercado en diferentes sectores.

En el caso específico de los productos farmacéuticos y los vehículos, se ha observado que en el año 2018 iniciaron con fletes estables, sin embargo, en el 2019 se presentó una caída

considerable. A pesar de esto, en los años 2020 y 2021 se ha logrado un crecimiento bastante pronunciado en ambos sectores.

Cabe destacar que, aunque este fenómeno ha sido recurrente en algunos rubros, no ha sucedido lo mismo con otros, como es el caso de los jabones y bebidas, donde no se han presentado valores representativos o altos en los últimos años.

Ilustración 7 Promedio de Costo de Flete por Unidad de los 4 Productos Importados más Relevantes desde el continente Europeo hacia Colombia durante los años 2018 al 2021.



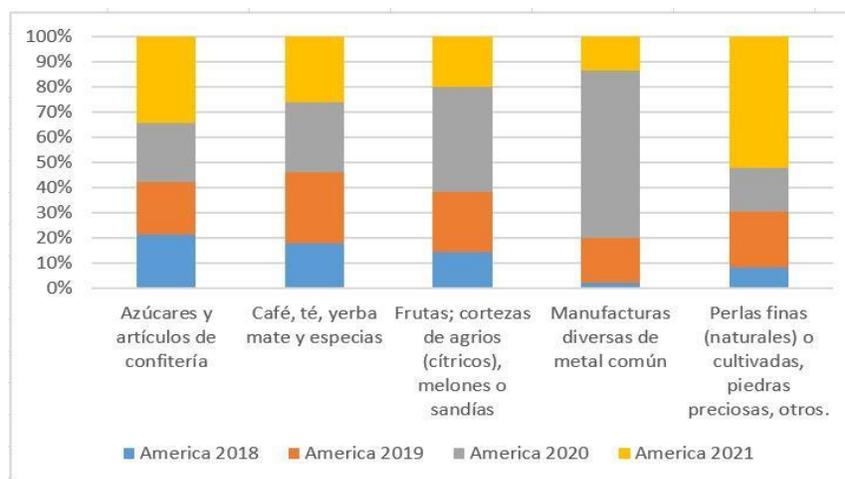
En el continente europeo, se ha observado un comportamiento volátil del mercado farmacéutico en los últimos años. En el inicio del 2018, los valores de los fletes de los productos farmacéuticos se encontraban en niveles bastante altos, lo cual contrasta con la siguiente anualidad donde se presentó una disminución cercana al 50%. No obstante, a partir del 2020, se pudo constatar un repunte en dicho sector, aunque lamentablemente en el 2021 se ha vuelto a observar una tendencia decreciente.

De igual modo, los vehículos también han presentado un comportamiento fluctuante en los últimos años en Europa. Si bien es cierto que en algunos períodos se ha registrado un incremento en la demanda de estos, en otras anualidades, como en el 2019, se ha presentado una disminución, siendo este año uno de los más bajos en ventas del rubro.

Por otro lado, es importante destacar que existen otros sectores que han sobresalido en los últimos años en el continente. Los jabones, por ejemplo, presentaron valores significativamente altos en el 2021, lo cual representa un cambio sustancial en comparación con los demás años.

Asimismo, las bebidas también han destacado por su elevado valor en el último tiempo, llamando la atención de los consumidores debido a su calidad y oferta en el mercado.

Ilustración 8 Promedio de Costo de Flete por Unidad de los 4 Productos Exportados más Relevantes desde el continente Americano hacia Colombia durante los años 2018 al 2021.



Uno de los productos que puede destacarse en el año 2018, según el informe, es el de las manufacturas diversas de metal común. Este producto ha obtenido un porcentaje bajo de flete en comparación con otros, lo que podría significar que hay una menor demanda en el mercado internacional.

Otro producto que ha obtenido un porcentaje bajo en su valor del flete en el momento de la exportación son las perlas finas o cultivadas, piedras preciosas u otros. Es posible que el mercado de las joyas y artículos de lujo haya disminuido en los últimos años y los tres productos que tienen un porcentaje similar son los azúcares y artículos de confitería; Café, té y yerba mate y especias; Frutas, cortezas de agrios.

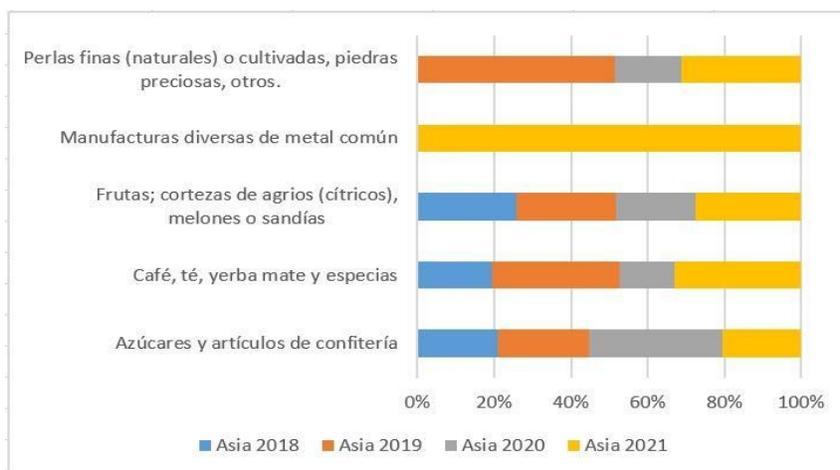
En el año 2019, los productos que más se destacan en las exportaciones de América Latina son el café, té, yerba mate y especias, presentando un alto porcentaje en sus fletes en comparación con los demás. A pesar de que los demás productos no tienen una gran diferencia entre sí, aún se puede notar que las manufacturas diversas de metal común son las que ocupan el menor puesto en porcentajes.

Sin embargo, en el año 2020 se pueden observar cambios más significativos en las exportaciones de la región. Las manufacturas diversas de metal común pasan a ocupar el primer puesto con más del 50% de los porcentajes, lo que significa un gran aumento en comparación con el año anterior. A medida que se avanza en la lista de los productos exportados, se puede notar una reducción en los porcentajes del flete en frutas, café, azúcares y perlas, siendo esta última la que presenta un porcentaje menor a los demás. Estos cambios reflejan el impacto que la pandemia mundial ha tenido en la economía de la región y en sus industrias de exportación.

En cuanto a las estadísticas del año 2021, se puede observar un comportamiento interesante en los porcentajes de las perlas, ya que presentan el mayor crecimiento en comparación con los demás productos de exportación. Luego de ellas, el azúcar también ha tenido una subida

importante en el valor del porcentaje del flete para la exportación. Sin embargo, las manufacturas diversas de metal común vuelven a situarse en el último lugar, presentando una vez más un menor flete de exportación en comparación con los demás productos.

Ilustración 9 Promedio de Costo de Flete por Unidad de los 4 Productos Exportados más Relevantes desde el continente Asiático hacia Colombia durante los años 2018 al 2021.

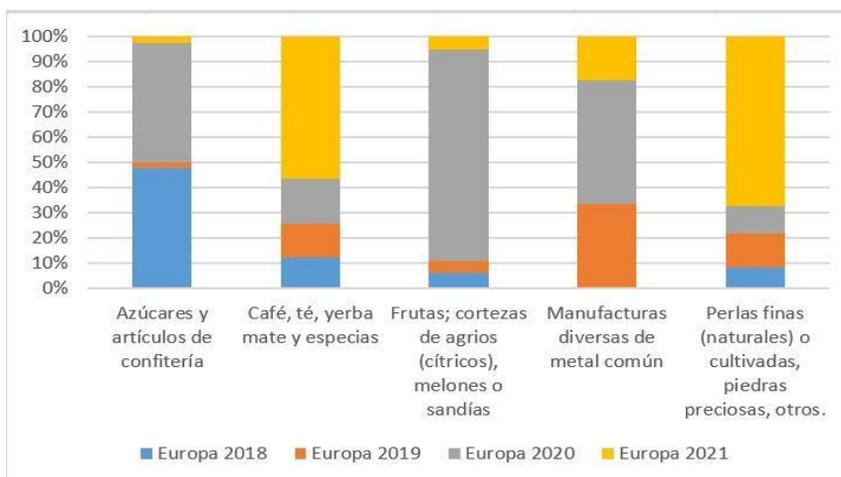


En el continente de Asia, la producción y exportación de productos en el año 2018, se observó un comportamiento similar en el valor de los fletes de exportación de frutas, café y azúcar. Sin embargo, en el año siguiente, se produjo un cambio importante en la tendencia, ya que las perlas finas se convirtieron en el producto con mayor valor porcentual.

En el año 2020, se presentaron algunos cambios significativos en la distribución de los valores porcentuales. Mientras que el café se situó en el extremo inferior con los valores más bajos, el azúcar se ubicó en el extremo superior con los valores más altos. Finalmente, en el año 2021, se observó la incorporación de las manufacturas diversas de metal común, siendo el único año en

los últimos cuatro años en donde se reflejó esta tendencia. Cabe destacar que este producto representó un valor total del 100% del continente asiático.

Ilustración 10 Promedio de Costo de Flete por Unidad de los 4 Productos Exportados más Relevantes desde el continente Europeo hacia Colombia durante los años 2018 al 2021.



Durante los últimos años, el continente europeo ha presentado fluctuaciones. Al iniciar el análisis en el año 2018, se puede observar que el azúcar se posiciona como el elemento de mayor valor comparativo, incluso superando a las manufacturas diversas de metal común, las cuales no presentaron ningún valor ese año.

Sin embargo, en el año 2019 la situación cambió drásticamente, ya que las manufacturas diversas de metal común ocuparon el primer lugar en cuanto a valor porcentual se refiere. Es importante mencionar que, en este año, tanto las perlas como el café, presentaron valores similares entre sí, mientras que el azúcar y las frutas tuvieron valores mínimos en comparación a los demás.

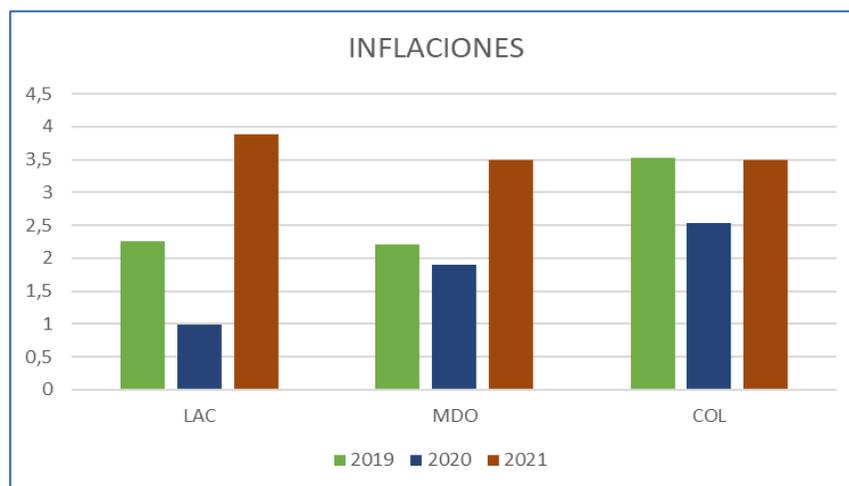
En el año 2020, el valor porcentual de las frutas experimentó un crecimiento agigantado, alcanzando aproximadamente el 80%. Paralelamente, tanto los azúcares como los metales presentaron valores representativamente altos, aunque en esta ocasión, no sucedió lo mismo con las perlas y el azúcar, los cuales presentaron valores mínimos.

Finalmente, en el año 2021 las perlas y el azúcar volvieron a situarse como los elementos de mayor valor porcentual. En cambio, las frutas y el azúcar ocuparon los valores más bajos.

En general se puede observar diferencias en los 3 principales continentes viendo así reflejado los fenómenos anteriormente mencionados. Algunos productos muestran fluctuaciones en el precio de sus fletes en mayor medida que otros. Por el contrario, hay productos que se mantienen estables. Todo esto refleja cómo la pandemia tuvo impacto en la economía y comercio exterior.

Otro dato que muestra la crisis de contenedores en la economía colombiana es la inflación.

Ilustración 11 Inflación en Latinoamérica, Colombia y el mundo para el 2019, 2020 y 2021.

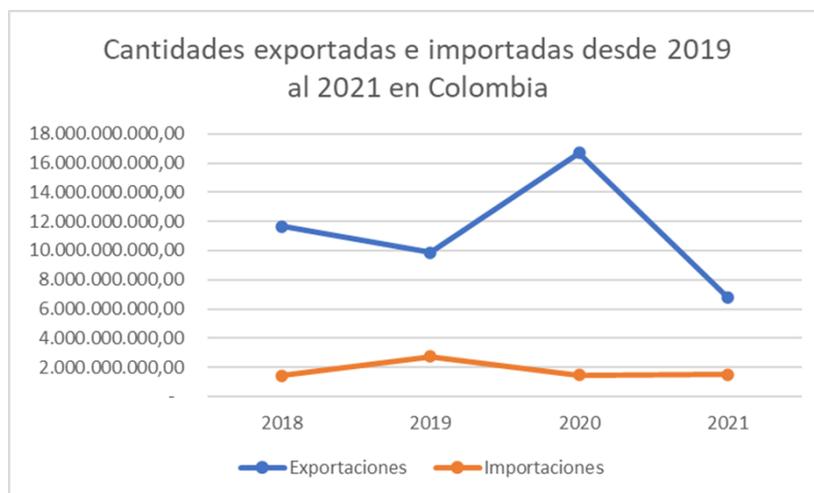


Por otro lado, están las inflaciones del 2019 al 2021 diferenciando a latino América, Colombia y el mundo. Podemos observar que para el 2020, los tres tuvieron una baja en sus inflaciones, pero la inflación del 2019 más alta era para Colombia, tanto que, aunque tuvo una bajada para el 2020, seguía siendo más alta que los demás.

Efecto de la crisis de contenedores en la competitividad del comercio exterior colombiano en el mercado internacional

Para examinar más a fondo la crisis y cómo afectó a Colombia primero vamos a analizar las cantidades exportadas e importadas desde el 2018 al 2021.

Ilustración 12 Cantidades exportadas e importadas por Colombia en el 2018 hasta el 2021.



Como se muestra en la Figura 12, el comportamiento en las importaciones y exportaciones son muy diferentes.

En cuanto a las Exportaciones observamos una caída para el 2019 que fue el inicio de la Pandemia, pero con políticas establecidas por el gobierno las cuales se hablará más adelante, la exportación subió para el 2020. Por lo contrario, para el 2021 las exportaciones bajaron, aquí demostrando que, aunque se intentó incrementar las exportaciones con políticas, la escasez de contenedores no dejó que esta se aprovechara.

En las importaciones hay un movimiento opuesto a las exportaciones. Para el 2019 hubo una subida, pero para el 2020 bajaron las cantidades importadas, esto debido a la pandemia. Esta no subió mucho para el 2021 debido a políticas proteccionistas y a la crisis de contenedores.

En general, después de estudiar las cantidades exportadas e importadas en Colombia se puede observar que las consecuencias de la crisis de contenedores se ven reflejado para el 2021.

En el ámbito político, en respuesta a la crisis de los contenedores, el gobierno colombiano encabezado por el presidente Iván Duque, ha tomado medidas para abordar el impacto de la inflación en el costo de los alimentos y el desarrollo de las actividades agropecuarias. Además, se implementaron diversas estrategias para abordar la escasez y mejorar la disponibilidad de contenedores. Uno de los enfoques clave fue la búsqueda de acuerdos con otros países, lo cual resultó en importantes beneficios para el comercio exterior colombiano.

En octubre de 2020, Colombia y Ecuador firmaron un acuerdo que facilitó un intercambio equitativo de contenedores entre ambos países. Mediante esta medida, se estableció una tasa de intercambio de contenedores de 1:1, lo que implica que, por cada contenedor exportado a Ecuador, se permitió la importación de un contenedor a Colombia. Esta iniciativa tuvo un

impacto significativo al reducir de manera considerable los tiempos de espera en los puertos colombianos, lo que a su vez fortaleció la competitividad de las empresas colombianas en el mercado global. Además del acuerdo con Ecuador, el gobierno colombiano también buscó establecer acuerdos similares con otros países de la región, como Panamá y México.

Por otro lado, se expidió el Decreto 504 el 4 de abril de 2022, que involucra 39 subpartidas arancelarias relacionadas con productos esenciales para la producción agropecuaria.

Entre los productos contemplados en el Decreto se encuentran preparaciones utilizadas en la alimentación animal, feldespato, nitrógeno, hidróxido de sodio, nitratos de magnesio, fosfatos de calcio, metanal, sales del ácido propiónico, ácido cítrico, medicamentos hormonales para uso veterinario e insecticidas. Esta medida complementa las acciones previas establecidas en el Decreto 307 del 3 de marzo, que eximió de aranceles a 165 bienes importados al país.

La ministra de Comercio, Industria y Turismo, María Ximena Lombana Villalba, resaltó que el aumento en los costos de fletes marítimos debido a la crisis del transporte internacional ha afectado al sector agrícola, generando un aumento en el costo de los insumos agropecuarios. Por ello, se ha reducido el arancel a cero para los insumos agrícolas que aún no disfrutaban de ese beneficio, con el objetivo de mitigar dichos costos.

El ministro de Hacienda y Crédito Público, José Manuel Restrepo, subrayó la necesidad de tomar estas medidas para hacer frente a las presiones inflacionarias globales que han impactado negativamente los precios, especialmente en el sector alimentario.

En conjunto, estas acciones del gobierno buscan aliviar la carga económica en el sector agrícola, promover la competitividad y respaldar el desarrollo sostenible de las actividades agropecuarias en Colombia, al mismo tiempo que fortalecer la competitividad del comercio exterior colombiano en el mercado internacional y reducir los costos para las empresas participantes. Estas políticas y acuerdos, que incluyen facilitar el intercambio de contenedores y reducir los tiempos de espera en los puertos, tienen como objetivo mitigar los efectos negativos de la crisis de los contenedores y mejorar la fluidez del comercio internacional en el país.

Conclusiones

Después de realizar una investigación exhaustiva y analizar las consecuencias de la crisis de contenedores, podemos llegar a las siguientes conclusiones:

En primer lugar, el comportamiento de las importaciones y exportaciones entre los años 2019 y 2022 puede ser comprendido mejor a través de dos fenómenos distintos: el asiático y el de Estados Unidos. Colombia experimentó una disminución significativa en su comercio exterior, pero logró recuperarse y superar a otros países en términos de crecimiento.

El impacto de la crisis se refleja claramente en los precios de los fletes y la inflación en Colombia. Durante el período analizado, los fletes desde y hacia el continente americano disminuyeron, lo que indica que hubo posibilidades de utilizar alternativas al transporte en contenedores. Sin embargo, los productos provenientes de Europa y Asia experimentaron fluctuaciones de precios notables, evidenciando el impacto de la crisis a partir del 2021. En cuanto a la inflación en Colombia, se observó una tendencia a la baja en el 2020, pero nuevamente se incrementó en el 2021, superando el promedio mundial.

Además, esta crisis ha generado una disminución en la competitividad del comercio colombiano en el mercado global. Esto se evidencia en las cantidades exportadas e importadas por el país, las cuales se redujeron significativamente en el 2021, lo que indica una pérdida de presencia en este mercado. Es importante destacar que las exportaciones fueron las más afectadas en términos de reducción.

En resumen, la crisis de contenedores tuvo un impacto notable en Colombia, y este impacto se hizo más evidente en el 2021, a pesar de que el paro total ocurrió en el 2020, cuando los puertos y sistemas de transporte se detuvieron por completo

Referencias

- CEPAL. (2020). COVID-19 y el comercio de América Latina y el Caribe: Impactos y recomendaciones de política (LC/PUB.2020/15-P). Recuperado de https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/45764/5/S2000266_es.pdf
- Pagnucco, F. M. (2021). Canal de Suez: El impacto de su cierre en el comercio mundial. *Revista de Comercio Exterior*, (9), 62-67.
- Recuadro Latinoamericano. (2021, 2 de abril). El impacto económico del encallamiento del buque Ever Given. Recuperado el 4 de mayo de 2023, de <https://recuadrolatinoamericano.com/el-impacto-economico-del-encallamiento-del-buque-ever-given/>
- BBC News Mundo. (2021, 29 de marzo). El canal de Suez: cómo el bloqueo de uno de los pasos marítimos más importantes del mundo puede afectar a la economía global. Recuperado el 4 de mayo de 2023, de <https://www.bbc.com/mundo/noticias-56588280>
- Sotelo, A. (2009). Crisis económicas mundiales y efecto dominó. *Revista Científica de Administración*, 6(2), 127-140.
- Torres, M. P. (2021). La crisis financiera de 2008 y sus consecuencias en el comercio internacional de América Latina. *Revista de Economía y Finanzas*, 12(2), 50-68.
- Wilmsmeier, G. (2019). Colombia's ports: Are they ready for the future? *Maritime Economics & Logistics*, 21(2), 211-231.
- García, M., & De la O, A. (2021). Impacto del 11 de septiembre en la logística y el transporte internacional. *Revista de Investigación Académica*, 19(2), 45-56.

- Lopez, R. (2019). Consecuencias del ataque al 911 para la evolución de la humanidad. *Revista de Ciencias Sociales*, (35), 45-58.
- Padinger, G. (2021). ¿Cuál fue el impacto de los atentados del 11 de septiembre de 2001 en América Latina? Análisis de una coyuntura compleja. *Revista de Relaciones Internacionales, Estrategia y Seguridad*, 16(2), 93-109. <https://doi.org/10.18359/ries.5392>
- Le, T. (2019). The importance of international logistics in global business. *International Journal of Logistics Management*, 30(1), 33-50.
- Novack, R. A., Rinehart, L. M., & Langley Jr, J. C. (2016). *Principles of supply chain management: a balanced approach*. Cengage Learning.
- Christopher, M. (2016). *Logistics & supply chain management*. Pearson UK.
- Pagnucco, F. M. (2021). La crisis del Canal de Suez y el impacto en la economía mundial. Real Instituto Elcano. Recuperado de https://www.realinstitutoelcano.org/wps/wcm/connect/elcano/Elcano_es/Zonas_es/Asia-Pacifico/ARI15-2021-Pagnucco-Crisis-Canal-Suez-impacto-economia-mundial
- Organización Mundial de la Salud. (2021). WHO Coronavirus (COVID-19) Dashboard. Recuperado el 18 de mayo de 2021, de <https://covid19.who.int/>
- Wilmsmeier, G. (2019). Port development and competitiveness in Latin America and the Caribbean: Background, challenges and issues. In B. K. Sovacool, J. A. Moreno, & B. Drake (Eds.), *The Routledge handbook of energy transitions* (pp. 247-264). Routledge.
- datosmacro. (s.f.). Estados Unidos - Exportaciones e Importaciones (% del PIB). Recuperado el 7 de mayo de 2023, de <https://datosmacro.expansion.com/comercio/pib-estados-unidos>

FMI. (2000). La globalización: ¿Amenaza u oportunidad? Fondo Monetario Internacional.

Recuperado el 7 de mayo de 2023, de

<https://www.imf.org/external/spanish/pubs/ft/fandd/2000/03/pdf/esp/jm8es.pdf>.

Portafolio. (2022, 16 de febrero). Índice mundial de transporte marítimo de contenedores se

hunde a mínimos históricos. Portafolio. Recuperado el 7 de mayo de 2023, de

<https://www.portafolio.co/negocios/empresas/indice-mundial-de-transporte-maritimo-de-contenedores-se-hunde-a-minimos-historicos-553383>.

Arellano, J. (2002). Globalización, conocimiento y desarrollo: el nuevo escenario. *Revista de Economía Mundial*, (7), 37-57.

Kacowicz, A. (1999). Exploring the concept of economic globalization: the case of Latin America. *International Studies Review*, 1(2), 133-156.

Tokatlian, J. G. (2001). El cambio global y la política internacional: Del “sistema internacional” al “sistema-mundo”. *Política y cultura*, (15), 17-38.

Adam Smith. (1776). *An inquiry into the nature and causes of the wealth of nations*. London, England: Methuen & Co.

David Ricardo. (1817). *On the principles of political economy and taxation*. London, England: John Murray.

Haberler, G. (1936). The theory of comparative cost. *Economic Journal*, 46(182), 179-191.
<https://doi.org/10.2307/2224536>

Heckscher, E. (1919). The effect of foreign trade on the distribution of income. *Ekonomisk Tidskrift*, 21(4), 497-512.

Krueger, A. O. (1978). *Foreign trade regimes and economic development: Liberalization attempts and consequences*. Cambridge University Press.

- Ohlin, B. (1924). *Interregional and international trade*. Harvard University Press.
- Trefler, D. (1995). The case of the missing trade and other mysteries: Comment. *The American Economic Review*, 85(5), 1380-1399.
- Havrylyshyn, O. (1990). Trade policy and productivity gains in developing countries. *Journal of Economic Perspectives*, 4(3), 61-76. <https://doi.org/10.1257/jep.4.3.61>
- Minervini, N. (1998). *Comercialización internacional*. Ediciones Macchi.
- Ocampo, J. A. (1991). *Liberalización comercial y crecimiento económico: Una revisión crítica de la literatura*. Serie Macroeconomía del Desarrollo, 5. CEPAL.
- Tybout, J. R. (1990). Trade policy and the development of dynamic comparative advantage. *World Bank Research Observer*, 5(1), 1-18. <https://doi.org/10.1093/wbro/5.1.1>
- Baldwin, R. E. (2002). *Desarrollo económico: nueva teoría y experiencia histórica*. Editorial Ariel.
- Moreno, M. (1992). El comercio internacional como factor de crecimiento económico: el caso de los países en desarrollo. *Revista de Economía Mundial*, (6), 25-50.
- Root, F. R. (1994). *Entry strategies for international markets*. Lexington Books.
- Rialp, A., & Bonet, J. (1999). Internationalization of firms: Recent developments and future research directions. *Management International Review*, 39-56.
- Welch, L. S., & Luostarinen, R. (1988). Internationalization: Evolution of a concept. *Journal of General Management*, 14(2), 34-55.
- Marcue, P. (1998). *Comercio internacional*. Editorial McGraw-Hill.
- Dupuit, J. J. (1844). De la mesure de l'utilité des travaux publics. *Annales des ponts et chaussées*, 2(2), 170-210.

La Londe, B. J., & Grabner, E. (1971). Logistics-the strategic issues. *Journal of Business Logistics*, 4(1), 1-16.

Jimenez, J. E., & Hernández, S. (2002). *Logística empresarial*. Editorial Prentice Hall.

Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA). (2021). *Air Cargo*.

<https://www.iata.org/en/services/cargo/air-cargo/>

Cámara de Diputados de la Nación Argentina. (2018). Ley 27444. Ley de Procedimiento Administrativo General. <https://www.hcdn.gob.ar/proyectos/proyectoTP.jsp?exp=1565-D-2018&tipo=LEY>

Código Aduanero (2006). Artículo 142. <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1968-1463>

DIAN (2010). Decreto 2685 de 1999. Recuperado de

https://www.dian.gov.co/normatividad/Decretos/2000/DEC_2685_1999.htm

Icecomex (2009). Definición de Importación. Recuperado de

http://www.icecomex.com.co/definicion_importacion.html

Rae. (2021). Crisis. Recuperado el 7 de mayo de 2023, de <https://dle.rae.es/crisis>

Organización Mundial del Comercio (OMC). (2018). Aranceles. Recuperado el 7 de mayo de 2023, de https://www.wto.org/spanish/tratop_s/tariffs_s/tariffs_s.ht

Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA). (2021). Flete aéreo. Recuperado el 7 de mayo de 2023, de <https://www.iata.org/es/services/cargo/shipping-air-freight/freight/>

Banco Central Europeo. (2019). ¿Qué es la inflación? [What is inflation?].

<https://www.ecb.europa.eu/explainers/tell-me/html/inflation.es.html>

Andbank. (2013). Deflación. ¿Qué es la deflación y cuáles son sus consecuencias? [Deflation. What is deflation and what are its consequences?].

<https://www.andbank.es/observatoriodelinversor/deflacion-que-es-y-cuales-son-sus-consecuencias/>

Real Academia Española. (2021). Consumo. [Consumption]. In Diccionario de la lengua española. <https://dle.rae.es/consumo>

BBVA Bancomer. (2016). Inversión privada. [Private investment].

Rae. (2021). Crecimiento. Diccionario de la lengua española. Recuperado de <https://dle.rae.es/crecimiento>

Rae. (2021). Decrecimiento. Diccionario de la lengua española. Recuperado de <https://dle.rae.es/decrecimiento>

PYM. (2022). ¿Por qué son importantes los consumidores en la economía? PYM. Recuperado de <https://pymex.pe/negocios/por-que-son-importantes-los-consumidores-en-la-economia>

Rae. (2021). Escasez. Diccionario de la lengua española. Recuperado de <https://dle.rae.es/escasez>

Ministerio de Comercio, Industria y Turismo (2023). Arancel del 0% a otros 39 insumos agropecuarios. Recuperado de <https://www.mincit.gov.co/prensa/noticias/comercio/arancel-del-0-a-otros-39-insumos-agropecuario>

Bolsa de Valores. (2015). ¿Qué son los productos transables? Bolsa de Valores de Lima.

Recuperado de <https://www.bvl.com.pe/noticias-y-eventos/bvl-noticias/que-son-los-productos-transables.html>

Superintendencia de Puertos y Transporte. (s.f.). ¿Quiénes somos? Recuperado el 7 de mayo de 2023, de <https://www.supertransporte.gov.co/web/guest/quienes-somos>

Organización Marítima Internacional. (s.f.). ¿Quiénes somos? Recuperado el 7 de mayo de 2023, de <https://www.imo.org/es/About/Pages/Default.aspx>

Presidencia de la República de Colombia. (2011). Decreto 087 del 17 de enero de 2011.

Recuperado el 7 de mayo de 2023, de

<https://dapre.presidencia.gov.co/normativa/normativa/DECRETO%20087%20DEL%2017%20DE%20ENERO%20DE%202011.pdf>

Dirección General Marítima. (2022). ¿Quiénes somos? Recuperado el 7 de mayo de 2023, de

<https://www.dimar.mil.co/quienes-somos>