

LA CRISIS DE CONTENEDORES Y LA AFECTACIÓN EN EL COMERCIO MUNDIAL

CRISIS DE CONTENEDORES

AUTORES: Los metadatos de todos los autores ubicados al momento de registrarse en la revista también deben constar al pie de página (Se detallarán los nombres completos sin el título académico en el orden acordado)

Pedro Bravo Véliz¹

Marjorie Calderón Zamora²

DIRECCIÓN PARA CORRESPONDENCIA: pedrobv.29@outlook.com, +593 939 583 097

Fecha de recepción:

Fecha de aceptación:

RESUMEN/RESUMO (Español/Portugués).

El presente artículo tiene como objetivo describir los efectos de la crisis de contenedores permitiendo vislumbrar posibles estrategias que den solución al actual caos que vive el comercio internacional. Se aplicó el método decriptivo-analítico, se usaron las técnicas de focus groups con expertos, la observación de las actividades comerciales de las empresas navieras, y, el mediante fuentes de investigación se revisaron algunos criterios. Como resultado se obtuvo importantes propuestas de enfoque en la optimización del traslado de mercancías a los puertos de destino, mediante un acuerdo de cooperación entre líneas navieras y el uso de las economías de escala como medida para contrarrestar las problemáticas del sector de comercio exterior, logrando reducir el tiempo de espera de los barcos en los puertos y con ellos, la mejora de la capacidad de transporte de los contenedores. Así también se ha logrado la reducción los costos de transporte de mercancías en algunos casos.

SÍNTESE

Este artigo tem como objetivo descreveros efeitos da crise dos contêineres, permitindo vislumbrar possíveis estratégias que proporcionem uma solução para o atual caos que vive o comércio internacional. Aplicou-se o método descritivo-analítico, as técnicas de grupos focais com especialistas, a observação das atividades comerciais das empresas de navegação e, por meio de fontes de pesquisa, alguns critérios foram revistos. Como resultado, obtiveram-se propostas importantes para focar na otimização da transferência de mercadorias para os portos de destino, por meio de um acordo de cooperação entre as companhias marítimas e o uso de economias de

¹ Licenciado en Comercio Exterior, con experiencia en áreas administrativas y ventas, con habilidades de cara a la comunicación, al trabajo en equipo y al aprendizaje rápido. pedrobv.29@outlook.com, ID ORCID: 0000-0003-3463-3589, Manabí, Ecuador.

² Acreditada como investigadora. Imparte asignaturas relacionadas con el comercio exterior, empresas y metodología de la investigación. Ingeniera en Comercio Exterior, Doctora en Pedagogía, Profesor Principal 1. marjorie.calderon@uleam.edu.ec. Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí. ID ORCID: 0000-0002-4086-6058. Manabí, Ecuador.

escala como medida para enfrentar os problemas do setor de comércio exterior, conseguindo reduzir o tempo de espera dos navios nos portos e com eles, a melhoria da capacidade de transporte dos contêineres. Assim, a redução dos custos de transporte de carga também foi alcançada em alguns casos.

PALABRAS CLAVES: Contenedores; Crisis; Exportaciones; Comercio; Mercancías; Puertos.

THE CONTAINER CRISIS AND THE IMPACT ON WORLD TRADE

ABSTRACT

The purpose of this article is to describe the effects of the container crisis and propose possible strategies to solve the current chaos in international trade. It is based on the observation of experiences in the commercial activities of shipping companies, hence the proposal consisted of optimizing the transfer of goods to the ports of destination, through a cooperation agreement between shipping lines and the use of economies of scale as a measure to counteract the problems of the foreign trade sector.

KEYWORDS: Containers; Crisis; Crisis; Exports; Trade; Commodities; Ports.

INTRODUCCIÓN

La crisis de contenedores, como expresa Ana María Roura se trata de “una insólita escasez de espacio disponible para transportar los productos de Asia a Occidente” (BBC News Mundo, 2021); especialmente vía marítima, lo cual ha supuesto un cambio de paradigma en el comercio mundial afectando las operaciones comerciales en todo el mundo, debido a que es el transporte marítimo quien mueve en promedio más del 80% del comercio mundial por volumen, lo que genera que juegue un papel más que fundamental en la economía mundial.

En el 2021 el envío de mercancías se encontró en medio de una situación única e inusual, situación que para ser analizada se consideran algunas causas y sus efectos, por lo que se expone en primera instancia a la pandemia del Covid-19, pues dejó en evidencia una crisis que ya desde años atrás se preveía debido al desacelerado crecimiento del comercio mundial. Asimismo, el bloqueo del canal de Suez durante 6 días a causa del encallamiento del mega portacontenedores Ever Given, supuso que el comercio mundial perdiese alrededor de \$10.000 millones por día, agravando la situación de retraso en los tiempos de entrega. Por su parte, el confinamiento de la población a raíz del Covid-19, generó el aumento considerable de la demanda de productos, provocando el aumento del tráfico marítimo y con ello una sobrecarga en los puertos.

Así también, el uso del método de grupos focales permite recabar las experiencias de agentes que se desenvuelven en el ámbito del comercio, con lo que de dichas experiencias se puede constatar que entre las causantes a la problemática, además de las mencionadas, se destaca el desequilibrio entre la oferta y la demanda, así como la desestabilización de la cadena de suministro incitando el

aumento de costos de transporte, coincidiendo de manera unánime en que esta crisis solo ha afectado directa e indirectamente al consumidor final. Por lo consiguiente, esto dio como resultado una crisis mundial de contenedores que acrecentó los problemas logísticos y de distribución de mercancías. Todos estos acontecimientos afectaron en gran medida al comercio a escala global, desatando una escasez de productos provocando paralelamente el incremento de los precios al consumidor.

Lo antes dicho, permite a los autores visualizar con mejor detalle el problema de la crisis de contenedores, con el objetivo de identificar los efectos de esta mediante las experiencias de las actividades comerciales, permitiendo en base a los resultados obtenidos, defender la idea que la optimización en el traslado de mercancías a los puertos de destino, mediante un acuerdo de cooperación entre líneas navieras y el uso de las economías de escala, son de las mejores alternativas como medida para contrarrestar las problemáticas del sector de comercio exterior.

REVISIÓN TEÓRICA

A través de los años y con el avance de la globalización, el intercambio de bienes y servicios entre países se acrecienta cada día más, sin que las dimensiones territoriales sean una barrera para producir un determinado producto, a la vez que las personas aumentan la demanda de productos importados. (Ffrench-Davis, 2017)

El comercio internacional que de acuerdo a Roc Nanot (2022), se trata de “toda aquella actividad económica en la que personas o empresas de diferentes países, realizan un intercambio de productos o servicios”, para su movimiento utiliza diferentes medios de transportes, como lo son el aéreo, terrestre (carretera y tren), al igual que el multimodal o intermodal, siendo el marítimo el que más destaca puesto mueve alrededor del 80% del comercio mundial, de los cuales el 60% requiere del uso de contenedores, los cuales describe Merino (2021), como “recipientes de cargas fabricados en acero, que permiten almacenar las mercancías a transportar mediante barco, tren y camión”. Es precisamente debido a la importancia de los contenedores que el actual escenario de crisis representa un duro golpe en todo el funcionamiento comercial y económico del mundo, pues la escasez de estos ha generado que el costo de los fletes marítimos haya incrementado hasta un 700% del costo prepandemia.



Gráfico 1. Elaboración propia. Fuente: (Freightos Baltic Index, 2022)

El escenario de crisis que vive el comercio mundial debido a la falta de contenedores en los puertos donde se los requiere, es en parte culpa de la cadena logística, puesto que esta “no estaba en capacidad para mantener ese ritmo que impuso China” (FITAC, 2021), luego del reinicio de su producción y el abrupto aumento de sus exportaciones. De esta forma, también se vio afectada la cadena de suministros definida por Collier & Evans (2019), como una “porción de la cadena de valor que se enfoca principalmente en el desplazamiento físico de bienes y materiales y en el soporte de los flujos de información y transacciones financieras a través de los procesos de suministro, producción y distribución”, pues al fallar la logística, esto ocasionó un efecto cascada haciendo que se rompa la cadena de valor.

Los puertos, que son lugares “usados para cargar y descargar mercancías tales como granos, líquidos, contenedores, etc.” (Airpharm Logistics, 2020), han sido de los eslabones de la cadena de valor del comercio mundial que mayores pérdidas ha sufrido desde hace ya varios años prepandemia, debido a algunas particularidades como mala administración y en algunos casos la poca inversión para reestructuraciones. La falta de personal portuario en países de la Unión Europea, específicamente en Reino Unido, es otra de las situaciones prepandemia que vivieron los puertos de ese lado del mundo, pues el Brexit supuso que fuesen expulsados muchos trabajadores no ingleses del sector logístico como los transportistas quienes se encargaban principalmente de realizar “las diferentes operaciones y trámites relacionados con el transporte de mercancías” (Lafpsa S.L, 2018), agudizando así la situación vivida. Es así como la llegada del Covid-19 supuso dejar en evidencia la no preparación de los puertos ante situaciones extremas, tanto a nivel estructural como del personal portuario.

Al referir una crisis de contenedores, no se trata que en el mundo no los haya físicamente, porque si los hay, más bien el problema surge debido a que no se encuentran en los puertos donde son

requeridos sino aglomerados en algunos de los puertos lejanos que no tienen la suficiente mercancía para enviarlos de regreso, situación que está afectando a muchos sectores al igual que a millones de trabajadores y familias, ya que es el transporte de carga marítima la pieza fundamental para el funcionamiento de fábricas, supermercados, tiendas y numerosas industrias a nivel mundial (CEPAL, 2021).

De acuerdo con declaraciones de los responsables de distintas líneas navieras, las cuales son las “empresas de transporte marítimo internacional que operan los barcos en los que se transportan mercancías” (Logisber, 2019), la situación actual de crisis del transporte marítimo ha marcado un antes y un después de este sector, debido a que esto supone incrementar los esfuerzos por cambiar la manera en cómo se lo ha manejado en los últimos tiempos. Es debido a esto último que muchas empresas exportadoras e importadoras, apoyan la idea de encontrar alternativas que ayuden a mitigar futuros escenarios como el actual vivido, ya que fueron estas quienes resultaron mayormente afectadas por la escasez de contenedores. En el caso de las exportadoras en ocasiones no les fue posible enviar sus productos, mientras que las importadoras debido a los retrasos muchos de sus productos no llegaron a tiempo para ser comercializados.

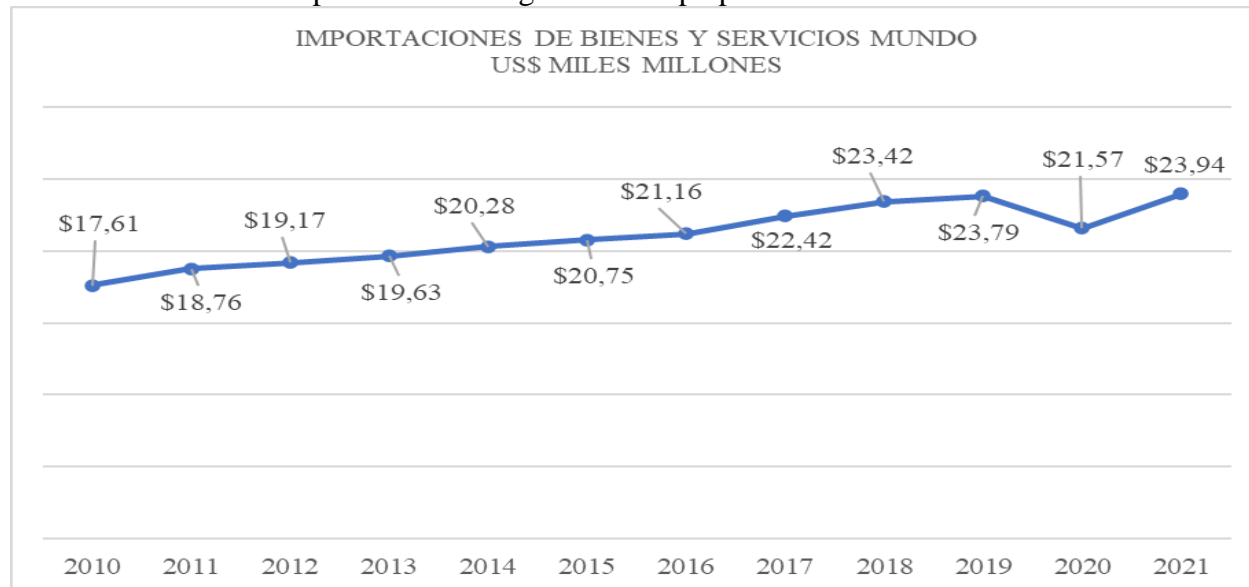


Gráfico 2 Elaboración Propia Fuente: (Banco Mundial, 2022)

Es así, como la situación crítica del comercio mundial hizo que la economía entera se viera inmersa en un retroceso, pues si bien es cierto el comercio nunca se detuvo, no significa que funcionara con toda su capacidad, lo que provocó además del incremento de los costes del transporte marítimo, un aumento en el coste de los productos derivado de la producción que trabajaba con menos capacidad y mano de obra, que de acuerdo a Santaella (2022), se traduce como *deseconomía de escala*, es decir “el coste de producción por unidad aumenta con el incremento mismo de la producción”.

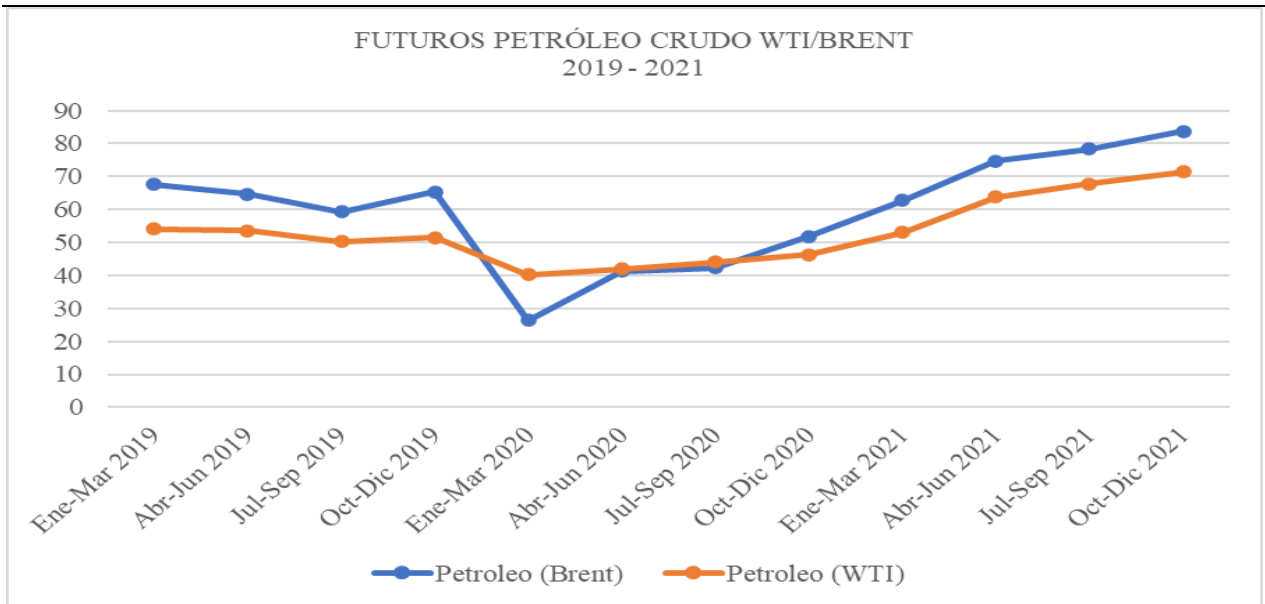


Gráfico 3 Elaboración Propia Fuente: (Investing, 2022) (Investing, 2022)

Es importante destacar que todas las acciones que el comercio mundial realiza, son con el afán de mitigar la actual situación, pero, a la vez trabaja en función de prepararse ante eventuales escenarios similares. Para muchos expertos, lo mencionado se logra estableciendo las economías de escala como el pilar fundamental de las posibles soluciones planteadas, es decir tal como lo menciona Santaella (2022), “incrementar al máximo los niveles de producción de un producto, abaratando el coste unitario por la producción de dicho producto”, lo que ayudaría a la cadena de suministros a recuperarse.

MATERIALES Y METODOS

En la presente investigación, se considera el método descriptivo-analítico; que de acuerdo con Guevara et al. (2020) el método descriptivo “se encarga de puntualizar las características de la población que está estudiando”; mientras que Yépez et al. (2017), sostiene que el método analítico “consiste en hacer experimentos, observaciones y en deducir de ellos conclusiones generales”. Es así como su uso permitió considerar diferentes puntos de vista sobre la crisis de contenedores, al igual que todas las variantes que analizadas por los autores en pro de determinar las principales causantes de la problemática a resolver. Además, se recopiló información relevante que permitió el sustento teórico del tema en estudio.

La técnica de observación, también considerada para este estudio, según Montoya (2022), se trata de una “técnica de investigación de corte científico que nos acerca a la comprensión de un fenómeno hasta antes incomprendido”. El uso de esta permitió obtener el mayor número de datos referentes a los procesos logísticos del sector del comercio mundial.

Así también, se determinó un análisis cualitativo, que de acuerdo a Flores-Kanter y Medrano (2019), su actividad central se enfoca en “descubrir temas a partir de los datos recolectados”. Por

lo que se lo realizó con énfasis en las experiencias de las empresas involucradas en la logística y el comercio, al igual que transportistas y personas afines a puertos marítimos.

Al tratarse esta de una indagación documental y de experiencias de los actores involucrados. La metodología consiste en una comparación de fuentes de información, así como la extracción de las experiencias mediante la técnica del grupo focal, que de acuerdo con Mata (2020) esta técnica “consiste en una entrevista grupal cuya realización requiere de un ambiente que resulte cómodo y natural para quienes participan”. Así pues, la técnica fue ejecutada por los autores de esta investigación en la ciudad de Manta en el área de cubículos de profesores de la Facultad de Ciencias Económicas de la Uleam el día 30 de mayo del 2022, para lo cual se mantuvo una charla con la Ing. Vanessa Fernández³, la Econ. Mayra Párraga⁴ y el Econ. Rodolfo Cano⁵, docentes de la carrera de Comercio Exterior vinculados con este sector y conocedores del tema, por lo que con el fin de dar una mejor secuencia al enfoque del tema a desarrollar se consideraron términos claves en el marco de las preguntas que fueron analizados por los expertos.

Una vez observado y analizado el entorno natural del fenómeno estudiado, los datos recopilados son interpretados con el fin de proveerlos de información relevante que permitió explicar el impacto real que ha conllevado la escasez de contenedores en el comercio a nivel mundial.

RESULTADOS Y DISCUSIÓN:

En concordancia con los métodos y técnicas aplicadas se obtuvieron resultados en torno a los principales aspectos que involucran al sector exportador y las afectaciones de escasez y pagos exuberantes de contenedores para poder trasladar las mercaderías a otros países.

Con el método descriptivo-analítico; los autores de este trabajo investigativo admitieron en el estudio diferentes puntos de vista sobre la crisis de contenedores, entre las que se destaca el aumento de la demanda principalmente de bienes importados en el mundo y consecuentemente de contenedores la cual siguió un camino vigoroso. Inicialmente, las restricciones en los países hicieron que se quedaran sin zarpar por varias semanas un gran número de buques desde los puertos y aquellos que zaparon desde Asia con destino a Occidente por ejemplo, congestionaron los puertos al no poder descargar ni cargar rápidamente los contenedores, debido a la limitada capacidad del personal para estas labores y en aduanas, así también por las restricciones para el personal de poder bajar a tierra, provocando la disminución de buques y contenedores vacíos disponibles para remitir bienes a los demás países. Aproximadamente el 60% de contenedores se quedaron en los puertos de Occidente regresando solo el 40% de estos a Asia.

La técnica de observación, también considerada en este estudio, permitió comprender información y datos referentes a los procesos logísticos del sector del comercio exterior ecuatoriano, es así que como resultado se destaca que la demanda excesiva de contenedores vacíos principalmente en los puertos de los países asiáticos ha generado situaciones como el

³ Coordinadora de Operaciones en Gis Logistics 2008-2011, Coordinadora de Importaciones con el Agente de aduanas Pablo Rosero 2011-2013, Coordinadora de Exportación en Monmifish 2013-2016 y docente de la facultad de Ciencias Económicas desde 2016.

⁴ Jefe departamental en Europacífico, Responsable de facturación y Cobranzas de equipos portuarios en OperManta, Jefe de departamento de importación en Proceánic, Gerente Administrativo-Operacional en Socieport y docente de la facultad de Ciencias Económicas desde el año 2011.

⁵ Asesor de gerencia de Autoridad Portuaria de Manta 2010-2012, Gerente de Autoridad Portuaria de Manta 2012-2016, Consultor económico y financiero desde 2002, Capacitador y Responsable de proyectos estratégicos de la Subsecretaría Recursos Pesqueros 2008-2010 y docente de la Facultad de Ciencias Económicas desde 2006.

retraso de embarques y en los itinerarios de las entregas, al igual que los excesivos costos de fletes marítimos con un precio aproximado de \$10.000 por contenedor de 40 pies, esto no solo ha generado una escasez de contenedores, sino también de equipos portuarios, servicios con menor fiabilidad, impuntualidad en los itinerarios de entrega, al igual que los costos excesivos.

Después de haberse llevado a cabo la aplicación de la técnica focus group con el grupo de 3 docentes de la carrera de Comercio Exterior, a los cuales mediante un conversatorio individual se les hicieron una serie de preguntas, se pudo conocer las opiniones en torno al tema de este caso, en donde se deliberó los aspectos más sobresalientes de la crisis de contenedores, constatando en base a la experiencia de los entrevistados que el consumidor final ha sido el más afectado ante esta crisis, pues es este quien debe adquirir los productos a un precio más elevado debido a la necesidad de adquirir el bien, principalmente debido a las variaciones en el precio del petróleo, debido a la necesidad del consumo de sus derivados.

Sin embargo, la crisis de contenedores no se ha resuelto por completo y todavía existen desafíos en el sector de comercio exterior. Los precios de los contenedores y los costos de transporte siguen siendo altos en algunos casos, lo que afecta a los importadores y exportadores. Además, la congestión portuaria sigue siendo un problema en algunos puertos importantes del mundo.

El transporte marítimo responde directamente a los cambios que se producen en la demanda, es decir, el comportamiento de las tarifas extremadamente volátiles es causado por las reacciones y gustos de los consumidores que buscan acoplarse a las nuevas circunstancias.

Con la llegada de la pandemia y la reducción eventual de la demanda, la industria del transporte marítimo coincidió en que no era necesario aumentar la capacidad; con esto, se aseguraban no endeudarse con altos precios al realizar dicha inversión.

Se recomienda considerar que de haber un buque en un puerto esperando ser cargados, pero no existe carga suficiente para completar el buque, las navieras pueden alquilar sus espacios a otras para que sus buques no tengan que hacer un traslado innecesario, ahorrándose los costos.

Los contenedores vacíos almacenados en Estados Unidos pueden ser transportados de vuelta a Asia mediante un buque designado por todas las navieras y los costos son cubiertos entre todas, con estas acciones se aseguran de que los puertos bajen sus tasas portuarias reduciendo el costo de los fletes.

Otra posible solución es promover el uso de contenedores alternativos, como los contenedores plegables o los contenedores de carga a granel. Estos contenedores pueden ser más flexibles y adaptarse mejor a las necesidades de los clientes, lo que podría ayudar a reducir la dependencia de los contenedores estándar.

Se identifica que un acuerdo de cooperación entre líneas navieras que son las responsables de mover más del 80% del comercio mundial, es capaz de cubrir el desabastecimiento de contenedores a la vez que estabiliza los costos.

Todo este estudio conlleva a reflexionar si seguirá siendo prudente que el mundo continúe dependiendo de China como el gran centro de fabricación mundial, puesto que con la

globalización cada vez más presente en los procesos de regionalización, esta puede dar paso a concretar la idea de que los bienes deberían comenzar a ser producidos "más cerca de casa".

REFERENCIAS

- Airpharm Logistics. (24 de Agosto de 2020). *Puertos marítimos para el transporte de mercancías*. Obtenido de <https://urlzs.com/kziQ4>
- Banco Mundial. (2022). *Importaciones de bienes y servicios (US\$ a precios constantes de 2010)*. Obtenido de [Bancomundial.org: https://datos.bancomundial.org/indicador/NE.IMP.GNFS.KD](https://datos.bancomundial.org/indicador/NE.IMP.GNFS.KD)
- BBC News Mundo. (15 de septiembre de 2021). *Qué es la crisis de los contenedores y cómo afecta al comercio mundial y a tu bolsillo [Archivo de Video]*. Obtenido de <https://www.youtube.com/watch?v=Rm8ulgsEaPk&t=39s>
- CEPAL. (2021). *Perspectivas del Comercio Internacional de América Latina y el Caribe 2021: en busca de una recuperación resiliente y sostenible*. Santiago: CEPAL. Obtenido de <https://hdl.handle.net/11362/47535>
- Collier, D. A., & Evans, J. R. (2019). *Administración de operaciones*. (C. Learning, Ed.) Ciudad de México. Obtenido de ISBN: 9786075268132; 9786075268293 (electrónico)
- Ffrench-Davis, R. (2017). Globalización económica y desarrollo nacional: evolución y algunos desafíos actuales. (U. d. Chile, Ed.) *Estudios internacionales*, vol. 49. Obtenido de <https://www.scielo.cl/pdf/rei/v49nspe/0719-3769-rei-49-00089.pdf>
- FITAC. (Enero de 2021). *Covid-19 y sus efectos en la logística mundial por causa de la escasez de contenedores*. Obtenido de [fitac.net: http://fitac.net/documents/ED-ESCASEZ-CONTENEDORES-ENERO-2021.pdf](http://fitac.net/documents/ED-ESCASEZ-CONTENEDORES-ENERO-2021.pdf)
- Flores-Kanter, P. E., & Medrano, L. A. (2019). Núcleo básico en el análisis de datos cualitativos: pasos, técnicas de identificación de temas y formas de presentación de resultados. *Interdisciplinaria*, Vol.36(Nº 2), pp. 203-215. doi:<http://dx.doi.org/10.16888/interd.2019.36.2.13>
- Freightos Baltic Index. (2022). *World Freight Container Index*. Obtenido de <https://fbx.freightos.com/>
- Guevara Alban, G. P. (Julio - Septiembre de 2020). Metodologías de investigación educativa (descriptivas, experimentales, participativas, y de investigación-acción). *RECIMUNDO*, Vol. 4 (Núm. 3), 163-173. doi:[https://doi.org/10.26820/recimundo/4.\(3\).julio.2020.163-173](https://doi.org/10.26820/recimundo/4.(3).julio.2020.163-173)
- Investing. (2022). *Evolución del precio histórico del petróleo Brent*. Obtenido de Investing.com: <https://es.investing.com/commodities/brent-oil-historical-data>
- Investing. (2022). *Histórico del precio de Petróleo crudo WTI*. Obtenido de Investing.com: <https://es.investing.com/commodities/crude-oil-historical-data>
- Jordán, Á. Y., Camacho, G. T., & Contreras, G. C. (2017). *Metodología de la investigación educacional*. Las Tunas, Cuba: Universidad de Las Tunas.
- Lafpsa S.L. (18 de Octubre de 2018). *¿Qué es el transporte aduanero?* Obtenido de <https://www.lafpsa.es/blog/qu%C3%A9-es-el-transporte-aduanero>
- Logisber. (18 de Julio de 2019). Empresa de transporte marítimo internacional: cómo elegir. *Blog de logística y comercio internacional | Logisber*. Obtenido de <https://urlzs.com/u6dvw>
- Mata, L. D. (18 de febrero de 2020). *La técnica cualitativa grupo focal o grupo discusión*. Obtenido de [Investigaliacr.com: https://investigaliacr.com/investigacion/la-tecnica-](https://investigaliacr.com/investigacion/la-tecnica-)

CRISIS DE CONTENEDORES

- cuantitativa-grupo-focal-o-grupo-discusion/#:~:text=Junto%20con%20la%20entrevista%2C%20el,y%20natural%20para%20quienes%20participan
- Merino, Á. (24 de noviembre de 2021). *¿Cómo son y cómo funcionan los contenedores de transporte?* Obtenido de El Orden Mundial | EOM: <https://elordenmundial.com/mapas-y-graficos/como-son-y-como-funcionan-los-contenedores-de-transporte/>
- Montoya, H. M. (18 de 04 de 2022). La observación en el estudio de las migraciones humanas. *Humanidades*. Obtenido de <https://urlzs.com/t8Wmb>
- Nanot, R. (2 de junio de 2022). *¿Qué es el comercio internacional? Definición e historia*. Obtenido de Internacionalmente: <https://www.internacionalmente.com/comercio-internacional/>
- Santaella, J. (04 de Mayo de 2022). *¿Qué es economía de escala y cómo afecta a la evolución de una empresa? economia3*. Obtenido de <https://economia3.com/que-es-economia-de-escala/>