

**Afectaciones a los importadores de bisutería del sector El Hueco en
Medellín por el incremento de los fletes marítimos a raíz de la
pandemia del Covid-19¹**

***Effects on importers of costume jewelry in the El Hueco sector in Medellín
due to the increase in maritime freight due to the Covid-19 pandemic***

Cristian Manuel Morelo Morelo*
cristian.morelo@esumer.edu.co

Marilyn Vanessa Callejas Bonolis*
marilyn.callejas@esumer.edu.co

*Negocios internacionales
Medellín - Colombia

¹ Este artículo se presenta como requisito de grado del programa Negocios Internacionales de la facultad de estudios internacionales de la Institución Universitaria Esumer. La línea de investigación de este documento es el incremento significativo de los fletes marítimos a raíz del COVID-19 perteneciente al Grupo de Investigación de comercio internacional. Este trabajo contó con la asesoría temática de Federico Atehortúa y la coordinación metodológica de Jorge Andrés Acosta Strobel.

Resumen

Las implicaciones del COVID-19 en el incremento de los fletes marítimos ha afectado en gran medida al comercio internacional, el objetivo de esta investigación es determinar cuáles fueron las causas del aumento de los fletes marítimos y así determinar las consecuencias y las estrategias que se tuvieron en cuenta, el método que se usó durante la investigación fue el factor de riesgos, lo que es llamado como la teoría del Cisne negro que son eventos atípicos, con un gran impacto, pero que al final se hace explicable, nos enfocamos en como afecto el incremento de los fletes a los importadores del sector el Hueco de la ciudad de Medellín, a medida que se iba realizando la investigación se analizaba que habían otros factores diferentes al COVID-19 que podían ser causantes de estas alzas.

Se realizaron entrevistas a los importadores y se pudo observar cuáles fueron las estrategias que usaron para mitigar estas alzas, en la actualidad los fletes marítimos siguen volátiles y es incierto cuando se estabilizarán.

Palabras clave

- Fletes marítimos
- Riesgo
- Escasez de contenedores
- Navieras
- COVID-19

Abstract

The implications of COVID-19 in the increase of maritime freight rates has greatly affected international trade, the objective of this research is to determine what were the causes of the increase in maritime freight rates and thus determine the consequences and strategies that were taken into account, the method used during the research was the risk factor, We focused on how the increase in freight rates affected importers in the El Hueco sector of the city of Medellin. As the research was being carried out, it was analyzed that there were other factors other than COVID-19 that could be the cause of these increases.

Interviews were conducted with importers and it was possible to observe what strategies they used to mitigate these increases, at present maritime freight rates are still volatile and it is uncertain when they will stabilize.

Keywords:

- Ocean freight
- Risk
- Container shortage
- Shipping companies
- COVID-19

Introducción

La presente investigación plantea una serie de causas del aumento significativo de los fletes internacionales a causa del COVID-19 mediante la recopilación de información de distintas fuentes de investigación, también conocer qué consecuencias trajo el alza de los fletes a los importadores colombianos, y las medidas que optaron los comerciantes y las organizaciones reguladoras del comercio exterior para frenar este fenómeno que afectó tanto el comercio internacional.

En relación con este tema de las implicaciones del COVID-19 para el comercio internacional, otros investigadores han desarrollado acercamientos como por ejemplo los de la (CEPAL, 2020), que indicaba en su informe especial que la pandemia probablemente reforzará dos tendencias interrelacionadas que ya se perfilaban previamente: una tendencia hacia un menor nivel de interdependencia productiva, comercial y tecnológica entre las principales economías mundiales y una tendencia hacia un comercio mundial con un menor nivel de apertura. Por otro lado, la OMC mencionaba que hubo un desplome del comercio ante la pandemia de COVID-19, que está perturbando la economía mundial (Organización Mundial del Comercio (OMC), 2020), ante lo cual la ONU determinó que el comercio mundial seguirá creciendo en 2021, pese a la pandemia de COVID-19 (Organización de las Naciones Unidas (ONU), 2021). También el Banco Interamericano de Desarrollo había señalado los gravísimos efectos del COVID 19 sobre el comercio y la integración mundial (Opertti & Mesquita, 2020).

El problema que se investigó en este trabajo fueron las causas y los efectos causados en el incremento de los fletes marítimos para los importadores de bisutería para la zona del Hueco en la ciudad de Medellín.

Objetivo General.

Analizar las causas, las consecuencias y las estrategias del incremento en los fletes marítimos por el covid-19 para los comerciantes de bisutería de la zona del Hueco en la ciudad de Medellín.

Objetivos específicos

- Analizar las causas del aumento de los fletes marítimos internacionales como resultado de la pandemia del COVID-19
- Determinar las consecuencias del incremento en los fletes para el comercio al por menor de bisutería en la zona de El Hueco en Medellín
- Identificar las estrategias que han aplicado los comerciantes para mitigar los efectos del incremento en los fletes.

1. Marco de referencia

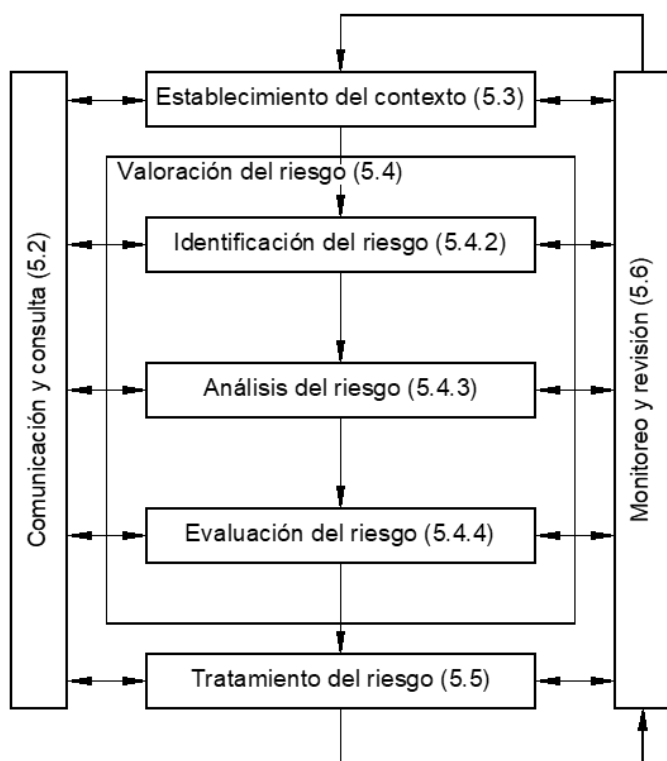
Marco teórico: La teoría de la Gestión del riesgo establece que las organizaciones (empresas, gobiernos) y las personas están expuestas a la ocurrencia de eventos imprevistos que pueden afectar el logro de sus objetivos. Como lo explica la norma ISO31000 "Gestión del riesgo", se entiende por riesgo "Efecto de la incertidumbre sobre los objetivos. Un efecto es una desviación de aquello que se espera, sea positivo, negativo o ambos. Los objetivos pueden tener aspectos diferentes (por ejemplo, financieros, salud y seguridad, y metas ambientales) y se pueden aplicar en niveles diferentes (estratégico, en toda la organización, en proyectos, productos y procesos). A menudo el riesgo está caracterizado por la referencia a los eventos potenciales y las consecuencias o a una combinación de ellos. Con frecuencia, el riesgo se expresa en términos de una combinación de las consecuencias de un evento (incluyendo los cambios en las circunstancias) y en la probabilidad (*Likelihood*) de que suceda. Incertidumbre es el estado, incluso parcial, de deficiencia de información relacionada con la comprensión o el conocimiento de un evento, su consecuencia o probabilidad." (ICONTEC, 2018). Gráficamente puede representarse así:

Figura 1: Escenario de riesgo (Adaptado de (ICONTEC. (2018). NTC ISO31000)



La gestión del riesgo consiste, según la misma norma ISO31000, en la identificación, análisis, valoración y tratamiento de los riesgos para prevenir su ocurrencia o mitigar la gravedad de sus consecuencias en caso de que se presenten. A esa secuencia se la denomina "Proceso de gestión del riesgo" como se muestra en la Figura 2:

Figura 2: Proceso de Gestión del Riesgo (Fuente: (ICONTEC. (2018). NTC ISO31000)



Dentro de la teoría de la Gestión de riesgos, el filósofo e investigador libanés Nassim Taleb Desarrolló en 2007 la denominada "Teoría del Cisne Negro". Se denomina así a "hechos extremadamente raros, sorprendentes y que causaron un impacto severo en la historia [como por ejemplo] el surgimiento de internet, los atentados del 11 de septiembre de 2001 y la crisis económica de 2008" (Llorente, 2021) Los "cisnes negros" son eventos de riesgo que, según

el mismo Taleb, tienen las siguientes características: "Primero es algo atípico, ya que se encuentra fuera del ámbito de las expectativas habituales, porque nada en el pasado puede apuntar de manera convincente a su posibilidad. En segundo lugar, tiene un impacto extremo. En tercer lugar, a pesar de su estatus atípico, la naturaleza humana nos hace inventar explicaciones para su ocurrencia después del hecho, haciéndolo explicable y predecible. La tesis de Taleb está generalmente asociada a la economía, pero se aplica a cualquier área.". (Llorente, 2021)

La reciente pandemia del COVID-19 cabe dentro de esta denominación de "Cisne negro" y por eso que el presente trabajo de investigación se desarrolla teniendo dicha teoría como fundamento.

A principios de marzo del 2020 el principal exportador a nivel mundial (China) se enfrentó a este virus el cual los obligó a suspender sus procesos de producción, la población entró en confinamiento, al límite de cerrar los principales puertos del continente Asiático, esto generó que los despachos al resto del mundo se paralizan parcialmente y otros generando un *stop* marítimo en pleno tránsito, las líneas navieras se vieron en la obligación de aumentar sus fletes, debido a la poca disponibilidad de unidades vacías, incrementos en el combustible, sostenimiento de la tripulación que se encontraba en cuarentena y cambios en itinerarios, para así continuar con los despachos hasta que la alerta sanitaria lo permitiera.

El comercio internacional y la economía mundial se han visto profundamente afectados durante el 2020 debido al COVID-19. La OMC determina que a raíz de la crisis sanitaria muchos países se han visto afectados económicamente y los cuales han decidido establecer medidas que restringen el libre comercio. La Organización Mundial del Comercio (OMC, 2020), sobre las perspectivas comerciales anuales, concluye en una hipótesis optimista donde el volumen de las mercancías se reduciría en un 12.9% y el PIB mundial disminuiría en un 2.5%. En la pesimista, se prevé un desplome del comercio mundial entre un 13% y un 32%, una disminución del PIB mundial en un 8,8%.

La Secretaria Ejecutiva de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), Alicia Bárcena había advertido que "Ningún país podrá combatir esta pandemia sin la cooperación global y regional" (CEPAL, 2020). Sin embargo, es evidente que el primer afectado fue China (lugar de origen de la pandemia) y que de allí el efecto se extendió por todo el mundo. Según (Operti & Mesquita, 2020) "China, el epicentro de la pandemia y de las cadenas globales de valor, vio caer sus exportaciones en un 17 por ciento y sus importaciones un 4 por ciento en el primer bimestre del 2020, comparado con ese mismo período el año anterior". En Estados Unidos las importaciones totales y las provenientes de América Latina y el Caribe (ALC) también cayeron en enero, en un 4 por ciento y 2 por ciento en términos anuales, respectivamente, cuando apenas comenzaba la pandemia. En Brasil, las exportaciones del primer bimestre del año se redujeron un 8,5 por ciento, también en términos anuales. Las anteriores cifras son alarmantes si se tiene en cuenta que el comercio mundial ya se encontraba en plena desaceleración:

en 2019 creció apenas 1 por ciento, comparado con un promedio de 5 por ciento en las últimas dos décadas.

Según el comunicado emitido el 23 de abril de 2021 por medio de la página UNCTAD, el impacto en las tarifas de los fletes ha sido mayor en las rutas comerciales hacia las regiones en desarrollo, donde los consumidores y las empresas son los que menos se lo pueden permitir. Actualmente, las tarifas hacia Sudamérica y África occidental son más altas que las de las rutas hacia cualquier otra región comercial importante. A principios de 2021, por ejemplo, los fletes desde China en dirección a Sudamérica habían aumentado un 443%, frente al 63% de la ruta entre Asia y la costa oriental de Norteamérica. Esto se explica en gran medida por el hecho de que las rutas desde China a los países de América del Sur y África suelen ser más largas. Se necesitan más barcos para el servicio semanal, lo que significa que muchos contenedores también están "atascados" en estas rutas.

Marco conceptual: el presente trabajo indaga las consecuencias de la pandemia del COVID 19 sobre el incremento en los fletes internacionales. Según la norma ISO 31000 sobre gestión del riesgo, consecuencia es, "Consecuencia. Resultado de un evento que afecta a los objetivos. Un evento puede originar un rango de consecuencias. Una consecuencia puede ser cierta o incierta y puede tener efectos positivos o negativos en los objetivos. Las consecuencias se pueden expresar cualitativa o cuantitativamente. Las consecuencias iniciales pueden escalar a través de efectos secundarios." (ICONTEC, 2018). "Evento. Presencia o cambio de un conjunto particular de circunstancias. Un evento puede ser una o más ocurrencias y puede tener varias causas. Un evento puede consistir en algo que no está sucediendo. En ocasiones, se puede hacer referencia a un evento como un "incidente" o "accidente". También se puede hacer referencia a un evento sin consecuencias (véase el numeral 2.18) como un "cuasi accidente", "incidente", "situación de peligro" o "conato de accidente". (ICONTEC, 2018). la pandemia, según el diccionario de la (Real Academia Española (RAE) , 2021) pandemia es una "Enfermedad epidémica que se extiende a muchos países o que ataca a casi todos los individuos de una localidad o región." (En el caso específico de la epidemia llegó a todos los lugares del mundo, siendo tal vez la enfermedad de más rápida extensión y con mayores impactos en los últimos 100 años). COVID-19 según la (Organización Mundial de la Salud OMS, 2021) es una enfermedad infecciosa provocada por el virus SARS-CoV-2, un flete marítimo es el contrato y fórmula más utilizada a la hora de mover mercancías por mar. Son contratos que concretan el régimen de fletamento marítimo y están sujetos a numerosas variables, como el tipo de carga, el volumen, la modalidad de carga, que son las que definirán el precio final que supone cada envío (Bilogistik SA, 2019). Asimismo, a finales del 2019 se empezó hacer notorio la escasez de contenedores, este es un recipiente de carga para el transporte aéreo, marítimo o terrestre, usado para transportar objetos voluminosos o pesados (Concha, 2022), usando como aliado logístico una línea naviera, estas son las empresas propietarias de las unidades de transporte marítimos (barcos) y que transitan por las principales rutas marítimas mundiales, como son la que conecta a Asia-América, Asia-Europa y Europa-América (Manual de Comercio Exterior , 2021).

Marco legal: A nivel mundial, la Organización Mundial del Comercio (OMC) es la única organización internacional que se ocupa de las normas de alcance mundial que regulan el comercio, su principal función es velar por que las corrientes comerciales circulen con la mayor fluidez, previsibilidad y libertad posibles. Dentro del Marco de la OMC "Los principios del Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios (AGCS) son aplicables al comercio de servicios de transporte marítimo, así como a todos los servicios. El régimen específico de los servicios de transporte marítimo en las negociaciones está definido en el Anexo relativo a las Negociaciones sobre Servicios de Transporte Marítimo y en la Decisión del Consejo del Comercio de Servicios que figura en el documento S/L/24." Por otro lado, tras la aparición de la pandemia de COVID19, todos los países del mundo expidieron normativas restringiendo la movilidad de personas y de carga. No es posible enumerar todas estas normas legales, pero si hay que considerar su existencia, porque generaron sobrecostos en el comercio internacional. (Organización Mundial del Comercio, 2020)

En cuanto a la fijación de fletes para el transporte marítimo internacional, en Colombia existe el decreto ley 2324 de 1984 que establece en su artículo 144 que. "El servicio público de transporte marítimo para la carga general debe ser eficaz, regular y continuo, seguir rutas definidas, cumplir frecuencias e itinerarios preestablecidos y someter a la aprobación de la Dirección General Marítima y Portuaria las tarifas de fletes y sus variaciones, recargos o cualquier cuantía que altere el valor integral del transporte."

2. Metodología

La presente investigación fue de carácter mixto (cualitativo, cuantitativo) de alcance descriptivo, se usaron fuentes documentales y de campo, tanto primarias (base de datos públicas, entrevistas a expertos) y secundarias (información de prensa, artículos de revistas y periódicos).

3. Resultados y Hallazgos

A continuación, se presentan los hallazgos y resultados de la investigación utilizando como estructura teórica y descriptiva la teoría de gestión del riesgo aplicada al problema de investigación (ver figura 3).

Figura 3. Esquema descriptivo de la presentación de hallazgos y resultados.

Causas	Problema (riesgo)	Consecuencias
Confinamiento por la pandemia. Volumen de mercancías. Escasez de contenedores. Congestión de puertos. Posibles especulaciones por las navieras.	Aumento de los fletes marítimos internacionales como resultado de la pandemia del COVID19.	Mayor demanda de capital de trabajo propio o financiado. Deterioro de la mercancía por almacenamiento y transporte prolongado. Incumplimiento en las entregas a los usuarios finales. Pérdida de clientes.

Fuente: Elaboración propia

3.1. Análisis de las causas del aumento de los fletes marítimos internacionales como resultado de la pandemia del COVID19.

En el presente capítulo se va analizar la correlación entre el aumento de los fletes marítimos como resultado de la pandemia del COVID-19 y sus posibles causas a continuación, se analizan esas causas.

3.1.1. Confinamiento por la pandemia.

La pandemia del COVID19 ha sido el problema sanitario más grave en lo que va corrido del siglo XXI. Tal y como lo describe un artículo de la Revista Escenarios de ESUMER:

"A finales del año 2020 se descubrió un virus transmisible entre los seres humanos en Whuan una ciudad de China, el cual generó una crisis sanitaria a nivel mundial que impactó en diferentes ámbitos: social, económico y político." (Lellis Mess, 2020)

Cuando iniciaron los contagios del COVID-19 en el año 2020 en Colombia la medida que se tomaba en ese entonces era el distanciamiento social, pero debido a que esto no fue muy efectivo se tuvo que implementar la cuarentena obligatoria, el uso obligatorio del tapabocas, restricciones en lugares cerrados para así evitar el aumento de contagios por este virus.

“En la región latinoamericana y del Caribe una gran cantidad de naciones impusieron medidas de restricción a la movilidad, aunque lo hicieron de manera distinta en cuanto a su duración y al tipo de restricciones. De acuerdo con ellos, en estas naciones e inclusive en las ciudades capitales, se implementaron diferentes tipos de restricciones.

Por lo menos el 50% implementaron una restricción completa a la movilidad, en tanto que el resto lo aplicaron parcialmente”. (BID (Banco Interamericano de Desarrollo), 2020)

Tabla 1. Primeras medidas de confinamiento en América Latina y el Caribe año 2020

País	Fechas de primeras medidas de distanciamiento social	Tipo de aislamiento actual	Fecha de cuarentena total	Fecha de primer caso confirmado de Covid-19
Argentina	14-mar	Total	20-mar	3-mar
Bahamas	19-mar	Total	24-mar	16-mar
Bolivia	12-mar	Total	22-mar	11-mar
Brasil	19-mar	Parcial		26-feb
Chile	15-mar	Parcial		3-mar
Colombia	12-mar	Total	24-mar	6-mar
Costa Rica	12-mar	Parcial		6-mar
Ecuador	11-mar	Total	17-mar	1-mar
El Salvador	11-mar	Total	21-mar	19-mar
Guatemala	16-mar	Parcial		14-mar
Haití	19-mar	Total	19-mar	11-mar
Honduras	12-mar	Total	20-mar	11-mar
Jamaica	13-mar	Parcial		11-mar
México	20-mar	Parcial		28-feb
Nicaragua	Ninguno			19-mar
Panamá	16-mar	Total	25-mar	10-mar
Paraguay	9-mar	Total	20-mar	8-mar
Perú	15-mar	Total	15-mar	6-mar
Trinidad y Tobago	13-mar	Total	29-mar	12-mar
Uruguay	13-mar	Parcial		14-mar
Venezuela	12-mar	Total	17-mar	14-mar

Fuente: (BID (Banco Interamericano de Desarrollo), 2020)

Se puede analizar en la tabla 1, que debido al confinamiento que optaron los países asiáticos por el Covid-19 se evidencia que países de Latinoamérica tuvieron que ir implementando esas mismas medidas, para evitar contagios a gran escala y así garantizar la salud de las personas. Aunque esto no solo afectó a las personas, sino también a muchos sectores de la industria y comercio dado que se entró en una cuarentena obligatoria, las primeras medidas de restricción que se tomaron en el año 2020 fue el cierre de instituciones educativas, escuelas, negocios que no son indispensables para el sostenimiento y abastecimiento de las personas, restricción en reuniones masivas y viajes, también hubo restricciones en el embarque y desembarque marítimo de mercancías que provocó la congestión y demoras en el transporte de carga marítima.

En el año 2022 la mayoría de los países fueron levantando de manera paulatina las restricciones del confinamiento, en la medida en que avanzaban también los procesos de vacunación masiva a nivel mundial.

3.1.2. Volumen de mercancías.

El confinamiento causado por el COVID-19 implicó restricciones de traslado de mercancías vía marítima de un país a otro y generó demoras en la coordinación logística puesto que, los buques para llegar a otro país debían guardar cuarentena por 14 días y cumplir con las exigencias sanitarias de cada país, mientras estas exigencias se cumplían y las tripulaciones estaban aisladas en alta mar, aumentaban de manera considerable el volumen de mercancías en los puertos, como lo asegura la Organización Mundial del Comercio Exterior OMC:

“En el año 2020 el comercio de mercancías tuvo un descenso del -0,1% a diferencia del año 2019 que tuvo un aumento del 2,9%”. (Organización Mundial del Comercio (OMC), 2020)

Entre junio y diciembre del 2021 el comercio creció aproximadamente en 1% trimestral y el acumulado del año fue del 24%, cifras mucho mejores que las que se presentaron al comienzo de la pandemia del coronavirus. De hecho, hubo movimientos del comercio internacional por unos 5,6 billones de dólares. (Organización de las Naciones Unidas (ONU), 2021)

China vivió hace dos años el confinamiento más duro para frenar la expansión del virus, grandes ciudades del gigante asiático enfrentan duras restricciones por el incremento de los casos de coronavirus. Muchas zonas se afectaron por las nuevas medidas de restricciones, algunos puntos neurálgicos como Shenzhen y Shanghai. Al igual que algunas empresas que detuvieron operaciones mientras el continente asiático ampliaba las restricciones en diferentes zonas. (BBC News, 2022)

Después de estos 2 años de pandemia hoy año 2022 el volumen de mercancías no se ve con tanto crecimiento como se proyectaba puesto que hay algunas regiones de China, uno de los principales socios comerciales de Colombia, que nuevamente están en confinamiento lo que afecta directamente el suministro internacional de productos. Las grandes empresas multinacionales que se encuentran en ese país les ha tocado detener algunas de sus operaciones, por eso se han visto reducidas las importaciones desde China, lo cual se ha visto reflejado en la inflación creciente por el aumento de los precios en los productos.

3.1.3. Escasez de contenedores.

Una situación visible que ha afectado el comercio internacional por la pandemia es la escasez de contenedores, puesto que las empresas importadoras se han visto perjudicadas para el retiro de mercancías en el exterior. Como lo afirma un reciente estudio de la CEPAL:

En el primer y segundo trimestre del año 2020, La adopción de medidas estrictas en diferentes países del mundo con el fin de controlar el coronavirus, los medios de transporte y el comercio internacional se vieron sometidos a una tensión. El primer efecto de la pandemia y de las medidas que se optaron para frenar el COVID-19 se sintieron en febrero del año 2020 con una caída de exportaciones considerable en países de lejano oriente un (- 17,9%). A nivel mundial se empezó a notar la caída entre abril y junio. (Sanchez & Weikert, 2021)

Tabla 2. Variación mensual del volumen de contenedores por región año 2020

	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Acumulado
América Latina	3,1	5,1	0,9	-15,8	-16,9	-16,1	-6,6	-2,4	-3,6	2,8	-5,1
América del Norte	-0,5	-6,8	-3,5	-15,7	-15,1	-7,5	1,9	3,7	10,5	8,9	-2,4
Europa	0,9	-3,8	-2,0	-16,5	-14,5	-7,1	-3,2	-0,4	3,3	2,7	-4,2
Lejano Oriente	2,3	-12,3	-6,4	-7,6	-7,2	-0,2	1,5	3,6	7,5	4,3	-1,2
Subcontinent e Indio	3,5	6,6	-3,4	-27,6	-21,4	-5,8	-4,2	-1,4	9,9	6,9	-4,1
Mundo	1,8	-6,0	-4,2	-13,1	-11,5	-4,0	-0,3	2,1	6,4	4,6	-2,4

Fuente: (Sanchez & Weikert, 2021)

A inicio del 2021, los fletes desde China hacia Colombia habían crecido un 443%, alcanzando tarifas por encima de los US\$14 mil para un contenedor de 40". Aunque se espera que los costos de los fletes marítimos se estabilicen, por lo menos en lo que queda del 2022. Las consecuencias de esta crisis silenciosa, que no se refleja de una

manera tan clara en los indicadores, ya tiene consecuencias. (Sociedad de agricultores de Colombia, 2021)

Las cuarentenas generaron una gran interrupción en el transporte de mercancías, el aumento de los precios para transportar la mercancía y la escasez de contenedores fueron el motivo del alza de los fletes, pero estos motivos fueron producidos por la rápida recuperación que tuvo en pocos meses el país, pero esta rápida recuperación lo que hizo fue chocar contra el mundo, porque no se tuvo en cuenta que los alimentos, materia primas o cualquier producto tangible se puede agotar en cualquier momento y las empresas no pudieron abastecer y producir en tiempos muy limitados la cantidad que se necesita para poder aprovisionar la población y fuera de eso no se pensó en qué otros riesgos inesperados podrían pasar más adelante.

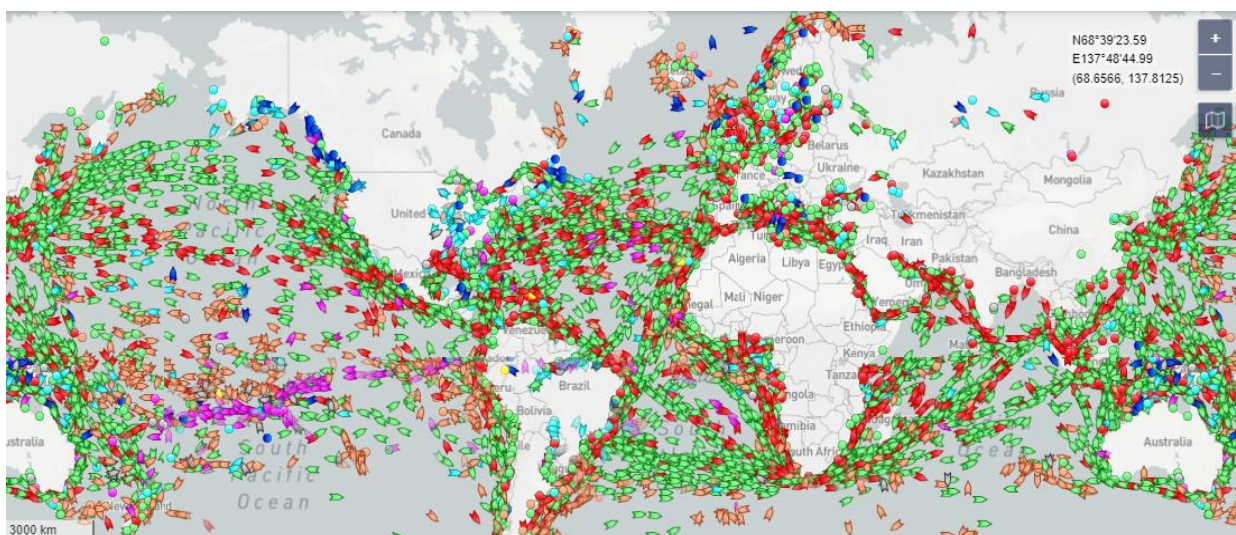
La señora Karem Sierra, agente aduanera de la empresa TCC dice que “La escasez de contenedores repercutió significativamente en la labor del comercio exterior porque había muchas cargas acumuladas y había pocos contenedores lo que ocasionaba que las mercancías quedarán en sus países de origen sin poder enviarlas a destino y con tan pocos contenedores, lo que hizo fue incrementar casi el triple los fletes internacionales. Tanto agentes de carga, navieras y entidades públicas como la DIAN facilitaron en gran medida los procesos de comercio exterior en la etapa de la pandemia sin embargo algunos agentes portuarios eran inflexibles en lo que se refiere a entregar el documento de transporte en origen original para poderlo liberar y solicitaban incluso autorización de los países originarios de la carga para poder adelantar los trámites ocasionando demoras en los procesos y aumentando los costos de la operación para los importadores. Como prestadores de servicio de comercio exterior y asesores de los importadores y exportadores debíamos intervenir y solicitarles a los clientes directamente que hablaran con sus proveedores desde origen para que facilitaran desde origen la comunicación con agentes de carga, operadores portuarios y demás que intervenían en la cadena logística con compromisos firmados y en ocasiones autenticados de la entrega del documento en original una vez pasado la contingencia sanitaria”. (Sierra, 2022)

Frente a lo anterior que se menciona, la escasez de contenedores no solo hizo que se retrasaran las operaciones de importación, que se incrementaran los gastos operativos y de producción, lo cual se reflejó en el precio para el consumidor final y la disminución de las operaciones por los costos, también a pesar de que ya todo fue diferente por la pandemia, un cambio un poco abrumador porque ya la mayoría de métodos, por no decir el 100% era por medio electrónico esto hizo que a su vez hubiera mucho más acercamiento y mejorará la comunicación entre los operativos e importadores, así informándoles cualquier novedad y guiándolos para que no se viera tan afectada su importación y su abastecimiento.

3.1.4. Congestión de puertos.

A causa del confinamiento por el aumento de contagios de Covid-19, y el cierre temporal de algunos puertos en China, teniendo en cuenta que este país tiene 8 de los puertos con más movimientos de contenedores del mundo, hace que haya largas filas de motonaves para su proceso de cargue y desconsolidación generando cuellos de botellas en los demás países como se muestra en la siguiente imagen, donde se analiza las congestiones que presenta las rutas marítimas en rojo.

Figura 1. Tráfico marítimo en tiempo real 24/05/2022



Fuente: (MarineTraffic, 2022)

El tráfico marítimo también ha aumentado ya que los importadores más grandes se rehúsan al pago de los fletes marítimos estipulados por las diferentes líneas navieras y preferían alquilar sus propios buques para despachar su propia mercancía esto generaba que en los puertos quedará un volumen considerable de contenedores por despachar y los portacontenedores no podían finalizar operaciones de dicho puerto por temas de espacio, de acuerdo a la publicación realizada por El Mostrador el 11 de marzo del 2022 que habla de la congestión portuaria y crisis de posicionamiento de contenedores:

“La congestión portuaria y la crisis de posicionamientos de contenedores han generado alzas considerables en los fletes marítimos para todas las rutas del mundo, a esto se le suma el incremento de los tiempos de tránsitos de los buques que generalmente toma la cadena de suministro para llegar a su puerto de entrega. Las rutas más importantes se están tardando entre 110 y 120 días, que antes se tomaban entre 40 a 50 días como promedio.

Al incrementar el tiempo de tránsito se afecta el ciclo de contenedores lo que ocasiona escasez. Las navieras multan con las tarifas más altas las rutas donde los tiempos y devolución de vacíos son mayores.

Hay países que han salido de alguna manera librados de estas crisis debido a la inversión que han hecho a sus puertos, que han invertido en tecnología e innovación, brindando información certera y constante a sus usuarios, promoviendo esa transformación en todos sus aspectos”. (El Mostrador Mercados, 2022)

Esta situación afecta a los importadores y exportadores de mercadería colombianos, el incumplimiento de entrega a los clientes finales, daño de mercancías, incremento en los costes operacionales e incluso disminución de mano de obra.

3.1.5. Posible especulación por las Navieras.

Las empresas importadoras más afectadas, especialmente las pequeñas y medianas hicieron un llamado por el gran incremento en sobrecostos de bodegajes de mercancías por las navieras, es comprensible que la pandemia pudo llevar a cambios, a reprocesos, pero eso no justifica esos elevados costos, que terminan siendo injustos. Según el periódico español El País:

“Transportar un contenedor cargado de televisores, juguetería, o mercancía en general, proveniente desde Asia hacia cualquier otro continente del mundo ha preocupado a los importadores y exportadores de mercancías cierta preocupación. Ya que están viendo una diferencia en los márgenes negativa donde este debería ser un fuerte de recuperación.

Las líneas navieras son las únicas que le sacan provecho a este cuello de botella en el comercio global ya que incrementan las tarifas en los fletes por cada reescalada que realizan.

Este sector es dominado por empresas navieras que están radicadas en Asia y Europa como es el ejemplo de Maerks, que entre junio y agosto del 2021 sus ganancias fueron de 5.440 millones de dólares 5 veces más que el mismo periodo del año 2020, seguida de Amazon la cuarta empresa más valiosa del mundo y UPS.” (Fariza, 2021).

Es de tal gravedad la situación, que la Superintendencia Industria y Comercio de Colombia ha iniciado un proceso de investigación formal a varias compañías involucradas en el transporte marítimo de carga por incurrir en presuntas conductas violatorias de la libre competencia en detrimento de sus usuarios importadores y exportadores. En un comunicado hecho público el 17 de marzo del 2022, este órgano de control administrativo manifiesta que

“En su rol de autoridad nacional de protección de la competencia, inició actuaciones con miras a establecer si existen prácticas anticompetitivas en el mercado de transporte de mercancías, como resultado del nivel de concentración de ese mercado y la eventual implementación de políticas de integración vertical por parte de las navieras. En ejercicio de sus facultades de inspección, vigilancia y control, esta Autoridad requirió a varias navieras con el fin de definir con precisión los mercados relevantes, las características principales de la operación comercial de las navieras y de otros agentes del mercado en el transporte de carga, así como las condiciones que

permitirían las prácticas anticompetitivas y las políticas de integración vertical. Los requerimientos están dirigidos, entre otros, a los siguientes agentes de mercado: Maersk Colombia S.A., Mediterranean Shipping Company, Hapag Lloyd Colombia Ltda., Ocean Network Express Colombia S.A.S., Compañía Logística Colombiana S.A.S., Naves S.A.S., Wan Hai Lines Ltda., Hyundai Merchant Marine, Cma Cgm Colombia S.A.S., Evergreen Shipping Agency S.A.S., Cosco Shipping Lines Colombia S.A.S., Rolco Shipping S.A.S. y Agunsa Colombia S.A.S.” (República de Colombia. Superintendencia de Industria y Comercio, 2022).

Nótese que entre las investigadas están las más grandes empresas navieras a nivel mundial, lo cual confirma la sospecha de posibles irregularidades en la fijación de precios aprovechando la coyuntura internacional derivada de la pandemia.

3.2. Consecuencias del incremento en los fletes para el comercio al por menor de bisutería en la zona del Hueco en Medellín

En este capítulo se van a analizar las principales consecuencias que enfrentaron los empresarios de bisutería del sector comercial de El Hueco² (Medellín), esas consecuencias fueron.

3.2.1. Mayor demanda de capital de trabajo propio o financiado.

Una de las principales consecuencias del incremento en los fletes por la pandemia del COVID-19 ha sido que los empresarios se han endeudado para afrontar esos mayores costos. Así lo confirma el gerente de una de las empresas que importa en el sector el hueco quien al ser entrevistado explica que

“En el sector de bisutería se ha tenido muchas pérdidas por el COVID-19, he tenido pérdida de mercancías al momento del tránsito marítimo los cuales las aseguradoras no responden un 100%, ha tocado endeudarnos en entidades bancarias a corto plazo para subsanar algunas facturas provenientes de agentes de cargas los cuales están entre los COP: 40.000.000 y 85.000.000. Despido de empleados e incumplimiento a mis clientes”. (Empresa Importadora, 2022)

Se hace notar que el entrevistado no solo refiere la necesidad de acudir a créditos bancarios, sino que también manifiesta haber tenido que prescindir de los servicios de varios de sus trabajadores para mitigar los costos de capital de trabajo y pérdidas que le ha traído la pandemia.

El gerente de la empresa también menciona que

² El sector El Hueco, es una zona tradicional de comercio en el centro de Medellín, especializada en la venta de calzado, ropa, bisutería y otros artículos de uso personal.

“Antes de la pandemia causada por el COVID-19 los fletes marítimos oscilaban entre USD 700 A 900 por contenedor, a finales del 2019 y principios del 2020 se empezó a notar el incremento en los fletes los cuales eran de USD 1.200 los cuales era manejables, aunque estos variaran los costos en destinos de una manera considerable, a Julio del 2021 los fletes estaban en US 11.000, este impacto fue muy fuerte para los importadores ya que dejaron de traer 4 a 5 contenedores en un HBL a traer solo uno. Estos importadores fueron los más afectados en todo el sentido, por COVID-19, cuarentenas en puertos, escasez de contenedores, difícil reserva ante las líneas navieras, extra costos en demoras de contenedores y en Colombia se suma el paro nacional por lo cual fue contundente para tomar decisiones al momento de importar. En mayo 2022 este impacto sigue afectando a los importadores puesto que los fletes siguen en USD 12.000 nunca disminuyeron y en China es difícil sacar un contenedor, los proveedores tienen muchas dificultades para cumplir con los despachos, toca comprar más días libres en destino para así evitar extra costos por demoras de contenedor en destino ya que solo dan 9 días y los procesos de nacionalización en Colombia y retiros de puerto se están demorando hasta dos semanas”. (Empresa Importadora, 2022)

De acuerdo con lo anterior antes del COVID-19 los fletes marítimos eran mucho más económicos que lo que son actualmente, pero el entrevistado también describe otras problemáticas relativas a la logística de la importación, que no se presentaba en la misma magnitud antes de la pandemia. También enfatiza el experto que en china sigue habiendo dificultades a la hora de retirar un contenedor lo cual dificulta las importaciones a Colombia.

Hoy en día hay empresas que debido a la situación antes mencionada le apuestan a financiar estos fletes y a comprar mercancía en el exterior un 100% como es el caso de C.I IBLU. Una comercializadora internacional que ayuda a las empresas a impulsar y liberar flujo de caja (CIIBLU, 2020). A esto se le suman Forwarder (empresas dedicadas a la logística Internacional) que busca financiar 100% los procesos logísticos internacionales desde el pago de las mercancías en el exterior hasta la cadena logística que esto requiere.

3.2.2. Deterioro de la mercancía por almacenamiento y transporte prolongado.

Debido a que hubo muchos cierres de empresas en el exterior por la pandemia del COVID-19 los despachos comenzaron a verse afectados lo que esto generaba que la mercancía durara meses en bodegas, para cumplir con el despacho hacia el país de destino. Cuando se cumplían estos despachos las mercancías duraban tiempos de cuarentena en las diferentes terminales portuarias lo que provocaba daños de mercancía, contenedores al sol y al agua y esto generaba que cuando llegaba al lugar de destino había pérdidas. Según (Logycom, 2020)

“En los inicios del confinamiento el sector del transporte fue considerado por los gobiernos del mundo como esencial para suplir las necesidades, pero a medida que iban creciendo los contagios las medidas sanitarias se empezaron a notar de manera rigurosa en la capacidad de carga, cierres de rutas de manera temporal para la ciudad que tenían un mayor número de contagios.

Esto generó que los tiempos de aduanas aumentaron por falta de personal en diferentes áreas, deterioro de mercancía por la volatilidad de la temperatura en especial para mercancías perecederas.”

Los transportadores de cargas en modalidad terrestre optan por incrementar los fletes para cargas consolidadas debido a que hace falta espacio para almacenar mercancía y falta de trámites aduaneros.

3.2.3. Incumplimiento en las entregas a los usuarios finales.

El gerente de una empresa importadora del Hueco, manifiesta que en diciembre 2021 no se cumplieron las entregas a los clientes finales ya que mucha de la mercancía comprada en Junio para la temporada decembrina no salió en los tiempos indicados, tuvo mucho reprocesos como desvíos de las motonaves, puertos en cuarentena y esto se reflejó al momento de liquidar los costos para vender la mercancía, pues en destino se evidenció que subimos la mercancía para poder nacionalizar con celeridad y poder vender su mercancía antes de la noche de navidad, donde productos pasaron de tener un costo doble que un año atrás. (Empresa Importadora, 2022)

Cuando hubo todos estos reprocesos por causa del confinamiento, la escasez de contenedores, los volúmenes de mercancía, hubo atrasos hasta de meses lo cual esto repercutió mucho en la entrega a los clientes finales, puesto que muchas mercancías se demoraron semanas en salir de puerto, otras por esas demoras se dañaron, lo cual los empresarios no tenían cómo abastecer más y las consecuencias de esto se vieron reflejadas en pérdidas monetarias significativas.

3.2.4. Pérdida de clientes.

Según Carlos Fernando Villa, consultor de mercadeo, la caída de clientes no fue tanto por la pandemia, si no por la obsolescencia, deficiencias y falta de acciones efectivas de los empresarios.

La pandemia no fue el principal motivo para la pérdida de clientes, al contrario algunas han podido ganar campo en el mercado, otras reestructurar su modo de decisión debido a la pandemia y algunas que han desaparecido por falta de marketing interno ya que el campo es igual para todos. Estudios y análisis que se han hecho en

el mundo logran demostrar que bien se conocía y pocos comentaban era: que la inestabilidad o pérdida de clientes era en su mayoría por las malas decisiones de las compañías y por exigencias innecesarias que se imponen en los procesos, la falta de conocimiento de muchas cosas, incumplimientos, desconfianzas, imposición de normas, el modo de recuperación de capital de las compañías, la falta de implementación de tecnología, abandono de las instalaciones entre otros.

Todo esos factores mencionados hacen que los clientes prefieran abandonar las compañías y buscar otras alternativas que suplan las necesidades provocadas por la pandemia, empresas altamente desarrolladas tanto físicas como virtuales. (Villa Gómez , 2021)

A muchas empresas les falta adaptarse más al mundo de hoy, a las nuevas tecnologías, a intentar nuevas cosas, no seguir y pensar en lo mismo siempre, se centran en cumplir normas y no innovar, siguen funcionando como del siglo XX. Se deben cambiar los procesos y la mentalidad de esta clase de empresarios y adaptarse a las tendencias del mundo moderno, así desarrollar mejores procedimientos rápidos, flexibles y menos costosos y estar preparados para cualquier adversidad que se pueda presentar y no se vean tan afectados por algún factor imprevisto que pueda llegar a suceder.

3.3. Identificar las estrategias que han aplicado los comerciantes para mitigar los efectos del incremento en los fletes.

En este último capítulo, se identifican cuáles fueron las estrategias que se tuvieron en cuenta debido al impacto económico negativo de perder clientes, los importadores del hueco tuvieron que tomar medidas para poder cubrir un flete marítimo, como los que se van a mencionar a continuación.

3.3.1. Consolidación de importadores

Consolidar contenedores entre 2 y 3 importadores distintos para poder suplir con el costo de la logística internacional. Los importadores del sector el hueco como una de las medidas implementadas para no verse sumamente afectados con el alza de los fletes marítimos optaron por consolidar con otros importadores su mercancía, es decir, que compraban menos cantidad y buscaban un importador aliado del mismo sector para llenar el contenedor y así prorratar sus gastos logísticos y no sentir dicha alza.

3.3.2. Uso de los mismos proveedores

Usar los mismos proveedores para que el valor de la mercancía por volumen sea más económico. Los importadores del sector el hueco trataba de comprarle al mismo proveedor de los importadores aliados para obtener descuentos por volumen de mercancías a esto se le suma que mitigaba los costos de desplazamientos de una bodega a otra, es decir, toda la

mercancía salía de una bodega y no de diferentes bodegas ya que esto también generaba un incremento en el flete. De igual manera una de las estrategias de usar los mismos proveedores era que podían cumplir con el tope de mercancía requerida ya que muchas bodegas estaban cerradas por los confinamientos.

3.3.3. Negociaciones directas

Hacer negociaciones directamente con los proveedores en el exterior para que la mayoría de los negocios sean CFR³. En vista del alza en los fletes, los importadores optaban por negociar en término de negociación CFR lo que garantizaba que el proveedor se encargaba de conseguir la mejor oferta en el flete marítimo, reserva y salida de mercancía oportuna, esto generaba una agilidad en la operación y ahorros, puesto que hacer negociaciones directamente con un agente de carga en Colombia, salía más costoso y no garantizaba las salidas, ni las reservas, esto generaba incumplimientos de entrega al cliente final.

³ CFR: El incoterm CFR, o “Cost and Freight”. Significa que el vendedor es responsable de entregar las mercancías en el puerto especificado por el comprador, así como de reservar y pagar el transporte de las mercancías hasta el puerto de destino.

Conclusiones y/o recomendaciones

La elaboración de este trabajo investigativo dio la oportunidad de realizar un análisis sobre la fluctuación de los fletes marítimos para el transporte de mercancías durante la pandemia causada por el COVID-19, cuyas causas fueron:

- Confinamiento por la pandemia.
- Volumen de mercancías.
- Escasez de contenedores.
- Congestión de puertos.
- Posibles especulaciones por las navieras.

Entre estas causas la más importante fue el confinamiento por la pandemia, ya que generó un impacto a nivel global que logró paralizar el mundo, las personas tuvieron que entrar en una cuarentena obligatoria causando demoras en la producción, incumplimiento en las entregas oportunas a los clientes finales y pérdida de mercancías.

A través de esta investigación también se pudo determinar que las principales consecuencias debidas a el incremento de los fletes por el COVID-19 fueron:

- Mayor demanda de capital de trabajo propio o financiado.
- Deterioro de la mercancía por almacenamiento y transporte prolongado.
- Incumplimiento en las entregas a los usuarios finales.
- Pérdida de clientes.

Dentro de estas se destacan especialmente la consecuencia de una mayor demanda de capital de trabajo propio o financiado, por los sobrecostos que las situaciones antes descritas implicaron para los comerciantes de bisutería del sector de El Hueco en Medellín.

En relación con estas consecuencias las estrategias que han desarrollado los importadores entrevistados fundamentalmente fueron:

- Consolidación de importadores.
- Uso de los mismos proveedores.
- Negociaciones directas.

En suma, es posible concluir que hubo afectaciones importantes para los importadores de bisutería del sector de El Hueco en Medellín, pero que con distintas estrategias han procurado sobreponerse a la adversidad que les trajo la pandemia del COVID19 y mostrar resiliencia para mantener sus negocios a flote.

Por lo anterior, la principal recomendación sería aprender la lección aprendida con esta grave disrupción al comercio internacional y establecer mecanismos de cobertura frente eventos futuros no solo de salud pública (como la pandemia), sino a otros riesgos que puedan tener un impacto grande en las cadenas internacionales de suministro.

Referencias bibliográficas

- BBC News Mundo. (15 de marzo de 2022). Coronavirus: China vuelve a los confinamientos "como hace dos años" y pone en cuarentena a más de 36 millones de personas. Obtenido de <https://www.bbc.com/mundo/noticias-internacional-60753070>
- BID (Banco Interamericano de Desarrollo). (05 de mayo de 2020). Del confinamiento a la reapertura: Consideraciones estratégicas para el reinicio de las actividades en América latina y el Caribe en el marco del Covid-19. Obtenido de <https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Del-confinamiento-a-la-reapertura-Consideraciones-estrategicas-para-el-reinicio-de-las-actividades-en-America-Latina-y-el-Caribe-en-el-marco-de-la-COVID-19.pdf>
- Bilogistik SA. (28 de mayo de 2019). Qué son los fletes marítimos y cómo se establecen. Obtenido de <https://www.bilogistik.com/blog/que-son-los-fletes-maritimos-y-como-se-establecen/>
- CEPAL. (2020). Los efectos del COVID-19 en el comercio internacional y la logística. Santiago de Chile: CEPAL. Recuperado el 20 de Mayo de 2022, de https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/45877/1/S2000497_es.pdf
- CEPAL. (2020). COVID-19 tendrá graves efectos sobre la economía mundial e impactará a los países de América Latina y el Caribe. Santiago de Chile: CEPAL. Recuperado el 25 de Mayo de 2022, de <https://www.cepal.org/es/comunicados/covid-19-tendra-graves-efectos-la-economia-mundial-impactara-paises-america-latina>
- CIIBLU. (2020). Obtenido de <https://www.ciiblu.com/servicios/>
- Concha, J (2022) ¿Qué es un contenedor? Obtenido de Universidad ICESI: <https://www.icesi.edu.co/agenciadeprensa/contenido/pdfs/QUE%20ES%20UN%20CONTE%20NEDOR.pdf>
- Daros, W. (2002). ¿Qué es un marco teórico? Revista Enfoques, 73-112.
- El Espectador. (20 de abril de 2022). El trancón de barcos que podría seguir dañando el comercio global. Obtenido de <https://www.elespectador.com/economia/macroeconomia/el-trancon-de-barcos-que-podria-seguir-danando-el-comercio-global/>
- El Mostrador Mercados. (11 de mayo de 2022). Congestión portuaria y crisis de posicionamiento de contenedores provocan alza en valores de fletes marítimos. Obtenido de <https://www.elmostrador.cl/dia/2022/05/11/congestion-portuaria-y-crisis-de-posicionamiento-de-contenedores-provocan-alza-en-valores-de-fletes-maritimos/>
- El País. (25 de agosto de 2021). La congestión del tráfico marítimo se agudiza y amenaza la recuperación. Obtenido de: https://cincodias.elpais.com/cincodias/2021/08/24/companias/1629805361_931389.html
- Empresa Importadora. (13 de mayo de 2022). Consecuencias del incremento en los fletes para el comercio al por menor de bisutería en la zona del Hueco en Medellín. Entrevistado por. C. Morelo.

- Fariza, I. & Sánchez, Á. (28 de noviembre de 2021). El atasco global hace de oro a las navieras. El País. pág. 1. Recuperado el 01 de junio de 2022, de <https://elpais.com/economia/2021-11-29/el-atasco-global-hace-de-oro-a-las-navieras.html>
- ICONTEC. (2018). NTC ISO31000 Gestión del riesgo. Directrices. Bogotá: ICONTEC.
- La República. (22 de abril de 2022). Casi medio millar de barcos quietos en Shanghái ponen en riesgo el comercio global. Obtenido de <https://www.larepublica.co/globoeconomia/casi-medio-millar-de-barcos-quietos-en-shanghai-ponen-en-riesgo-el-comercio-global-3348264>
- Lellis Mess, L. A. (2020). Los viajes y el turismo en los tiempos de la pandemia. Escenarios: Empresa y territorio, 9. Recuperado el 01 de junio de 2022, de <https://esumer.edu.co/revistas/index.php/escenarios/article/view/186/163>
- Logycom. (27 de mayo de 2020). Impacto del COVID-19 en el almacenaje y distribución de mercancías. Obtenido de <https://www.generixgroup.com/es/blog/covid-19-impacto-cadena-suministro>
- López, R. (04 de septiembre de 2021). Portafolio. Comercio global, en ‘jaque’ por escasez y alto costo de contenedores. Obtenido de <https://www.portafolio.co/internacional/comercio-global-afectado-por-escasez-y-altos-precios-de-contenedores-555890>
- Llorente, A. (9 de Septiembre de 2021). Qué es la teoría del cisne negro y cómo nos puede ayudar a prevenir grandes crisis en el futuro. BBC News, pág. 1. Recuperado el 25 de Mayo de 2022, de <https://www.bbc.com/mundo/noticias-58482832>
- Manual de comercio exterior. (2021). Las Líneas Navieras en el Transporte Marítimo Internacional. Obtenido de <https://www.manualdecomercioexterior.com/2018/03/las-lineas-navieras-en-el-transporte.html#comments>
- MarineTraffic. (24 de mayo de 2022). Obtenido de <https://www.marinetraffic.com/en/ais/home/centerx:-37.1/centery:21.3/zoom:2>
- Opertti, F., & Mesquita, M. (2020). Impacto del coronavirus en el comercio y la integración: ¿qué hacer? Nueva York: Banco Interamericano de Desarrollo. Recuperado el 10 de Mayo de 2022, de <https://blogs.iadb.org/integracion-comercio/es/coronavirus-comercio-integracion/>
- Organización de las Naciones Unidas (ONU). (30 de noviembre de 2021). El comercio mundial seguirá creciendo en 2021, pese a la pandemia de COVID-19. Obtenido de <https://news.un.org/es/story/2021/11/1500712>
- Organización Mundial de la Salud OMS. (2021). Coronavirus. Obtenido de https://www.who.int/es/health-topics/coronavirus#tab=tab_1
- Organización Mundial del Comercio (OMC). (08 de abril de 2020). Desplome del comercio ante la pandemia de COVID-19, que está perturbando la economía mundial. Obtenido de https://www.wto.org/spanish/news_s/pres20_s/pr855_s.htm
- Real Academia Española (RAE). (2021). Pandemia.
- República de Colombia. Superintendencia de Industria y Comercio. (2022). Superindustria inicia actuación para proteger la libre competencia en el mercado de transporte de carga. Bogotá: SIC. Recuperado el 04 de mayo de 2022, de <https://www.sic.gov.co/slider/superindustria->

inicia-actuaci%C3%B3n-para-proteger-la-libre-competencia-en-el-mercado-de-transporte-de-carga#:~:text=Devoluciones-
,Superindustria%20inicia%20actuaci%C3%B3n%20para%20proteger%20la%20libre%20competencia%20en%20e

Sánchez, R., & Weikert, F. (2021). CEPAL. Logística internacional postpandemia. Obtenido de https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/46656/1/S2000789_es.pdf

Sierra, K. (20 de abril de 2022). Escasez de contenedores. Entrevistado por M. V. Callejas Bonolis.

Sociedad de agricultores de Colombia. (25 de noviembre de 2021). El mundo, en ascuas por “crisis de contenedores”. Obtenido de <https://sac.org.co/el-mundo-en-ascuas-por-crisis-de-contenedores/>

Villa Gómez, C. F. (2021). Pérdida de clientes. La República.