

Análisis de las Variaciones del comportamiento de la inflación en Colombia por la Crisis de
Contenedores en el periodo 2021

Arley Gildardo Espinel Hurtado

Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales, Universidad de Pamplona

Programa de Economía

04 de diciembre de 2021

**Análisis de las Variaciones del comportamiento de la inflación en Colombia por la Crisis de
Contenedores en el periodo 2021**

Monografía Seminario de Grado

Autor

Arley Giraldo Espinel Hurtado

c.c. 1098813333

Universidad de Pamplona

Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales

Programa de Economía

Pamplona

2021

Contenido

1	Introducción	5
2	Planteamiento del Problema.....	7
2.1	Descripción del Problema	7
2.1.1	Formulación del problema:	10
3	Justificación	11
4	Objetivos	13
4.1	Objetivo General.....	13
4.2	Objetivos Específicos.....	13
5	Metodología	14
6	Marco de Antecedentes.....	15
7	Marco teórico	17
7.1	Papel del Transporte de Mercancías en el Crecimiento Económico y su Impacto en el Desarrollo	18
7.2	Dinamismo Comercial, Comercio Exterior y sus Determinantes	20
7.2.1	Teoría clásica de la ventaja absoluta.....	21
7.2.2	Teoría de la ventaja comparativa	21
7.2.3	Teoría marxista sobre el comercio internacional	21
7.2.4	Teoría sobre el intercambio desigual	22
7.3	El Comportamiento de la Inflación.....	22
7.3.1	Políticas Antiinflacionistas.....	23

8	Efectos de la crisis de Contenedores a Nivel Mundial y como Afecta el Transporte de las Mercancías en el País.....	24
9	Comportamiento de la Demanda de Productos Importados en Colombia durante el año 2021	37
10	Inflación de Colombia durante el año 2021 y su Relación con los Precios de los Bienes Importados	43
11	Conclusión y Recomendaciones	51
12	Referencias.....	54
13	Anexos	59
13.1	Anexos – Primer Objetivo.....	59
13.2	Anexos – Segundo Objetivo	62
13.3	Anexos – Tercer Objetivo	63

1 Introducción

Las principales economías del mundo, encienden las alarmas, esta vez, aunque bien si tiene que ver la pandemia del Covid-19, no se lleva el protagonismo, por el contrario, esta deja como consecuencia una crisis en la cadena de abastecimiento, con una subida de los costo de los fletes, al que se le acompaña una escases de espacio disponible para almacenar la mercancía y una falta de conductores para transportar los contenedores, se describe de esta forma el resumen de la muy mencionada crisis de contenedores que actualmente se presenta como un problema más relacionado con la pandemia del Covid-19.

En ese sentido, lo que se desato producto de una pandemia que sucumbió gran parte del año 2020 y 2021 en términos logísticos, fue un aumento en la compra de bienes de consumo. Ante una alta demanda de bienes, lo que se ve reflejado en una gran demanda de fletes marítimos y la baja oferta en la cadena de suministro significan una falta inusual de espacio para transportar productos. Con esta escasez de espacio disponible, a lo que se le suma el incremento en los costes de los fletes, consecuencia de los problemas en la cadena de suministros, da como resultado, que muchos países estén percibiendo un alza en su inflación.

Partiendo de lo mencionado en cuestión, Colombia es un País que no se ha recuperado del todo de del cambio ocasiona por la pandemia del Covid-19, donde las importaciones de Colombia aumentaron 64,9% para el mes de septiembre de 2021 (Ministerio de Comercio, 2021), donde para ese mismo mes según el Departamento Nacional de Planeación, se registra déficit de la balanza comercial de US\$1.711,9 millones (DANE, Balanza Comercial- Inodorme septiembre 2021, 2021), ante un escenario que se desprende de esta crisis, donde al final de cuentas los aumentos en los fletes y la demoras en trasporte, se reflejan en una subida de los precios en los bienes, lo que origina un incremento de la inflación del país, es por tanto, que con lo planteado en cuestión en el presente trabajo se lleva a cabo el siguiente análisis, el cual trate de juzgar los cambios de comportamiento de la inflación del País producto de la crisis de contenedores durante el año 2021.

Lo anterior se lleva a cabo mediante una revisión normativa de la información dando uno de la herramienta de la estadística descriptiva mediante el uso de fuentes de información secundaria, en conjunto

con los planteamientos teóricos abordados que resumen en sí, el comportamiento de la inflación, el dinamismo comercial, el comercio exterior y sus determinantes, el papel del transponte de mercancías en el aumento económico y su efecto en el desarrollo, todo con el objeto de dar respuesta a las incógnitas presentadas en el presente trabajo.

2 Planteamiento del Problema

2.1 Descripción del Problema

La pasada Crisis de Contenedores que se vivió a finales del año 2021, evidencio grandes problemas logísticos y de la cadena de suministros un problema adherido a las consecuencias que trajo el cierre durante meses de la actividad económica ocasionada por las limitaciones sanitarias previstas por la Pandemia del Covid-19. Las interrupciones en la cadena de suministros en los principales puertos de todo el mundo retrasaron la llegada de mercancías e incrementaron el precio de las mismas. Situaciones como un aumento en el costo de los fletes, aumento de demanda por parte de demandantes y poca oferta para mover los productos, sumado a la escasez de productos, cae la producción por falta de materia prima, bloqueos de los principales puertos en el mundo, falta de conductores para movilizar los contenedores, entre otras situaciones, son las que más causaron preocupación dentro de la comunidad en general. El mundo se estaba enfrentando a un problema que va más allá del exceso de los precios de los bienes, por otro lado, la escasez de los productos y la demora en los tiempos de entrega perjudicaron el retorno a la normalidad de la economía.

En cierta medida, la consecuencia de esta crisis es atribuida a que, durante gran parte de la pandemia, se paralizó un amplio sector de la economía mundial, los consumidores en sus casas adquirieron una gran cantidad de bienes a través del mercadeo electrónico, la demanda de bienes aumento en la segunda mitad de 2020 y hasta 2021, debido a que los compradores gastaron más en bienes que en servicios durante los cierres y restricciones por la pandemia. Como consecuencia, el trabajo desde casa, las compras por computador y el aumento de las ventas de computadoras han desencadenado una demanda sin antecedentes para la cadena de suministro., ((UNCTAD), 2021). El aumento en la compra de bienes de consumo provoco que ante un escenario peculiar se haya presentado una relación entre la venta y la compra, lo que se desenlaza en un incremento de la demanda de transporte de carga por mar y poca oferta en las cadenas de suministro, provocando así, que no existiera el suficiente espacio disponible para transportar los productos.

La presión recientemente vivida en el comercio mundial de mercancías condujo a un incremento de los precios de estas, con una alta demanda de bienes de consumo, donde las empresas navieras argumentaron que su falta de carga para salir del país los afectó y condujo a incrementar el flete. Según cifras recientes presentadas por la Asociación Nacional de Comercio Exterior, se espera que los precios de arriendo de los barcos tras el cierre de puertos en todo el mundo de US\$2.000 a US\$14.000, un incremento a 600%, (AnalDEX, 2021). Se presenta por tanto, atrás del perjudicante subió el precio de las mercancías por el mar la conocida "crisis de los contenedores" que como consecuencia desencadena la falta de container, mejor dicho, falta significativa de espacio disponible para mover el producto, a lo que se le agregan los atrasos existentes en la mayoría de puertos internacionales, (BBC, 2021). Desarrollando más el enfoque, con una recuperación de la economía donde los consumidores demandan más productos, los sistemas de envío del mundo están luchando para satisfacer esta demanda.

En un informe presentado por la Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y Desarrollo (UNCTAD) (2021), muestra que si las tarifas de los contenedores continúan aumentando, los niveles de precios de importación globales podrían aumentar en un 11 % y los niveles de precios al consumidor podrían aumentar en un 1,5 % para 2023. Es por tanto que, el aumento presentado en las mercancías tendrá un fuerte impacto en el mercadeo, lo que puede perjudicar la reactivación social y económica, especialmente en los territorios en vía de desarrollo. No obstante, el escenario que se vio en distintos puertos del mundo no fue muy alentador, la falta de contenedores y la falta de espacio en buques, y el incumplimiento en los itinerarios de las líneas navieras, generaron durante este periodo sobrecostos en las operaciones e incumplimientos a clientes en el exterior, (Asociación Nacional de Comercio Exterior (ANALDEX), 2022).

Sumado a los grandes problemas desarrollados en la cadena de suministro y transporte de las mercancías, es importante mencionar otras de las consecuencias que tuvo esta crisis, por un lado, la recurrente escasez de mercancías y materias primas, condujo a una disminución de la producción, como efecto de las problemáticas en la sucesión de suministros en muchos territorios se percibió una subida de la

inflación, dada la continua presión de costos, la agitación y los retrasos en el envío de contenedores obstaculizaron la producción.

Ahora bien, teniendo presente que, una crisis de este tipo perjudica el desarrollo con normalidad de la economía y a su vez, presenta un incremento en los costos de los bienes que se consumen, que se desata en una subida de la inflación del País, la situación que conlleva la crisis de contenedores para Colombia no es de lejos un problema económico que toca a todos los sectores de la economía. Colombia al tener que importar maíz amarillo para alimento de aves y cerdos, trigo para pan, cebada para cerveza, frijoles, garbanzos, lentejas, guisantes, entre otros bienes de consumo, todos estos productos comienzan a elevar de precio, esto se da debido a que, en Colombia los buques presentaron demoras y no estaban llegando, las cargas no podían salir, no estaban llegando a tiempo, donde el precio de los bienes se disparó. Se observa cómo la inflación en Colombia subió en gran parte del año 2021 y en buena medida se debió a esta situación, (Asociación Nacional de Comercio Exterior (ANALDEX), 2022).

La alerta se encuentra encendida, el sector de empresarios, los exportadores y todo el mercado de comercio exterior de Colombia se encuentran atentos a lo que ha pasado durante esta crisis y lo que pueda pasar las importaciones de China son costosas y, desde 2020, la escasez de contenedores ha causado problemas que han aumentado de \$ 1,000 a \$ 2,000 a \$ 8,000. Por otro lado, dada la amenaza a la economía mundial, el problema no se trató en consecuencia. , siendo así que el flete presento un incremento, cuando llega a \$ 20,000, las importaciones y exportaciones son casi imposibles , haciendo incluso que el contexto fuera totalmente desproporcionado para los consumidores, porque los bienes no lograban viajar debido a que el costo de los fletes tenían un valor más alto, que el producto, (AnalDEX, 2021).

En base a lo anterior, quienes importan este tipo de bienes pagan en última instancia aranceles elevados, por lo que se espera que los costos elevados y crecientes se transfieran en última instancia a los precios de los productos, lo que generará inflación y un crecimiento ilimitado de los productos básicos y esenciales. Lejos de acabar con la crisis, se prevé que esta no tiene solución de corto plazo advierte el presidente de la Asociación Nacional de Comercio Exterior (AnalDEX), Javier Díaz Molina, afirma

públicamente que el mundo ha enfrentado problemas muy serios desde la incomodidad entre empresarios y consumidores y seguirá existiendo por muchos años más. (Analdex, 2021).

Ante este panorama desalentador, que puede ocasionar grandes problemas inflacionarios y retrasos de los productos, inclusive escasez de los mismos, se presenta, por tanto, el desarrollo de este análisis, el cual, en gran medida, busca determinar cómo lo ocurrido en el año 2021 en relación con la crisis de contenedores influyó en la economía Colombiana, de modo que, se busca encontrar aquellas variaciones en el comportamiento de la inflación que se presentaron en el País por una subida de los costos de bienes de consumo, determinados por la subida en el costo de los fletes, la escasez y retrasos de las bienes y otras situaciones que se pudieron presentar, de este modo, se plantea por tanto, el siguiente problema de investigación:

2.1.1 Formulación del problema:

¿Cómo influye la crisis de los contenedores sobre la variación en el comportamiento de la inflación en Colombia en el año 2021?

3 Justificación

La crisis de contenedores se convierte en una amenaza para la economía mundial, el incremento de los fletes, la escasez de contenedores y el atraso de las mercancías propone desviar la mejora en el desempeño de la economía mundial. Son distintos los factores que agravan esta crisis y las repercusiones en materia económica no se hacen esperar, con un aumento de los precios en los fletes, el comercio de mercancías se ve agravado, ya que este incremento ve permeado una subida de los costos de los bienes de consumo, sumado a esta situación en muchos países se está presentado una escasez de productos, ante el retraso en el transporte y la no disponibilidad de espacio para almacenar los productos, por su parte, otro problema se suma a esta crisis y es la falta de conductores para transportar los contenedores.

Ante esta situación que repercute en el retorno a la normalidad de la economía, que enciende las alarmas en el mundo. Como consecuencia de este escenario, donde se percibe un deterioro de la cadena de suministros acompañado por un alza en precio de los fletes y el retraso en el transporte de mercancías, lo que se traduce en una subida de los costos de los bienes de consumo, que se ve reflejado en un incremento en las fluctuaciones de la inflación del País, se lleva a cabo, por tanto, el siguiente estudio, que busca, analizar las variaciones en el comportamiento de la inflación de Colombia en el año 2021 por una subida de los costos de bienes de consumo que trae consigo la crisis de contenedores.

Lo anterior se llevará a cabo mediante el uso de fuentes de información secundaria, a través de una revisión normativa de la información y descripción de la misma, abordando los planteamientos teóricos que conducen al cumplimiento de los objetivos propuestos. En ese sentido, determinar cuál es el origen de esta crisis es complejo, pero en cuestiones económicas, lo más importante es encontrar una solución que permita abordar los aumentos inflacionarios producto de las situaciones derivadas de la crisis de contenedores, aportando a la generación de estrategias que vinculen el factor inflacionario que origina el incremento de los precios para que las empresas establezcan dentro de la cadena logística de suministro planes estratégicos que en conjunto con los sistemas de bases de datos se automaticen las funciones y se logre evitar inconvenientes en la distribución de los productos, a su vez, es importante que los consumidores relacionen

la información presentada en el análisis y les permita tomar mejores decisiones a la hora de consumir y vender productos importados.

4 Objetivos

4.1 Objetivo General

Analizar las Variaciones del comportamiento de la inflación en Colombia por la Crisis de Contenedores en el periodo 2021.

4.2 Objetivos Específicos

- ✓ Describir los efectos de la crisis de contenedores a nivel mundial y como esta afecta el transporte de las mercancías en el País.

- ✓ Revisar el comportamiento de la demanda de productos importados en Colombia durante el año 2021.

- ✓ Determinar el comportamiento que presenta la Inflación del País durante el año 2021 en relación con el incremento de los precios de los bienes importados.

5 Metodología

Para dar cumplimiento a los objetivos planteados en el presente análisis, se realizó la siguiente metodología que se planteó para dar respuesta a las variaciones en el comportamiento de la inflación del País que se vio afecta por los incrementos en el costo de los bienes de consumo derivados por la crisis de contenedores. De este modo, el desarrollo de esta metodología se realizó, con el fin de orientar y determinar los pasos necesarios para recolectar, analizar y estudiar la información correspondiente que se requirió para dar respuesta a los interrogantes planteados y culminar de forma satisfactoria el análisis.

Dando continuidad, para dar avance con el siguiente trabajo, se realizó una revisión normativa de la información correspondiente con el fin de recolectar los datos necesarios que permitieron guiar los objetivos propuestos en la investigación, para así, pasar mediante la acumulación de datos mediante de fuentes de información secundaria al desarrollo del problema de investigación. En ese sentido, con la obtención de los datos correspondientes se propuso, analizar las variables que dan respuestas a las variaciones en el comportamiento de la inflación en el País.

Ante lo cual, se describe de este modo la metodología del presente trabajo, como inductiva de tipo mixta, donde se hizo uso de las fuentes de información cualitativas dado que se lleva a cabo la revisión normativa de la información, en conjunto con el uso de la estadística descriptiva para el análisis de la información revisados por medio de la obtención de información de fuentes secundarias. En ese sentido, la metodología del presente trabajo fue planteada para analizar, representar y reinterpretar la información y las variables tomadas en cuenta. De este modo, la revisión de la información se realizó de forma inductiva, donde se abordó la información desde lo particular llevado a lo general. Lo anterior se llevó a cabo con el fin de dar respuesta a las Variaciones en el comportamiento de la inflación del País por la crisis de contenedores durante el año 2021.

6 Marco de Antecedentes

Ricardo J. Sánchez y Gabriel Pérez Salas (2009) investigan el impacto de la crisis económica en los sectores marítimo y portuario. Este boletín muestra cómo fue la crisis económica de 2008, analiza su impacto y ofrece algunas reflexiones sobre el sector marítimo y portuario. Esto demuestra que el sector más golpeado por la crisis económica mundial de 2008 en la región fue el comercio, que sufrió una caída sin precedentes.

De manera similar, este informe preliminar es que el comercio débil es causado por fuertes caídas en la demanda global, la caída de los precios de algunos productos básicos, la dificultad para obtener financiación comercial y la naturaleza del ciclo económico de la bolsa. Especialmente en América del Sur, los exportadores de materias primas, especialmente petróleo y minerales, han sido los más afectados por el empeoramiento de los términos de intercambio.

En este sentido, el futuro del sector naviero y portuario sigue siendo incierto, pero hay indicios de exceso de tonelaje, ya que muchas navieras están en números rojos y los planes de inversión en algunos puertos están aplazados, es el mejor marco para la toma de decisiones.

Por ello, el documento presentado por Georgia Tomassian y Ricardo Sánchez (2010), Jefe de Economía de la División de Servicios de Infraestructura, Recursos Naturales e Infraestructura de la Comisión Económica Latinoamericana (CEPAL), analiza las principales crisis económicas desde entonces. afuera. En 1970, paralelamente a su impacto en la industria naviera, desde la perspectiva de la oferta y la demanda de transporte. Como resultado, este documento menciona cuán sensible es el sector marítimo a la crisis económica, y cuán grande y profunda depende del impacto de la crisis, mientras que el autor está en riesgo de los asuntos marítimos. acción y fortalecer la industria del transporte.

El siguiente documento, elaborado por Ricardo J. Sánchez (2012), Jefe de Servicios de Infraestructura de la CEPAL, describe la evolución de la economía global que opera Estados Unidos y el Caribe. En este sentido, muestra algunas tendencias del comercio marítimo y las actividades de los puertos

locales de contenedores, a partir de los años posteriores a la crisis de 2008. El comercio marítimo registró un aumento del 5,1% en 2011. De igual manera, el documento afirma que, en los últimos 26 años, los envíos de contenedores han mostrado un desempeño sorprendente al haber aumentado en promedio un 8,8% anual. Como resultado, los autores afirman que se puede producir una recuperación gradual, pero sin problemas de la economía global en los próximos años, especialmente apoyada por la expansión de los mercados emergentes.

Consecuentemente, se aborda un Artículo presentado por Fernando González e Isabel Novo (2016), de Investigaciones Regionales para la revista *Journal of Regional Research*, determina la concentración, especialización, liderazgo de los puertos españoles y luego analiza el impacto de la crisis económica. Este artículo analiza la evolución de la concentración del movimiento de contenedores medidos en TEU para los tres modos de transporte indicados durante el período 2007-2015, y cuando el puerto ingresa a un nuevo mercado de abastecimiento, estos son comerciales, reconocemos que debemos atender las nuevas necesidades de. Envío. Para avanzar en la especialización del transporte marítimo, es necesario contar con instalaciones adecuadas que puedan movilizar las mercancías a transportar y adaptarse a los cambios del sistema marítimo internacional. Finalmente, llegan a la conclusión de que los diferentes tipos de tráfico de contenedores se comportan de manera diferente, y la concentración de tráfico de contenedores y puertos con conexiones internacionales más fuertes es más pronunciada.

Dando continuidad, se aborda un proyecto de investigación de Camilo Estrada Vidal y Nancy Reyes Hidalgo (2017), De 2014 a 2016, la mención de los factores que provocaron la crisis del sector naviero y los cambios en la composición de las navieras se hizo a través de entrevistas con representantes con amplia experiencia en el sector naviero. En este contexto, en este trabajo, la competencia de precios, la sobreoferta y los cambios en el modelo económico chino han provocado una crisis en el sector del transporte de contenedores, con impactos similares en la composición de las empresas navieras en los precios de 2014 a 2016. Trato de confirmar la hipótesis. Los préstamos fueron la estrategia de costo adoptada por la mayoría de las líneas navieras, pero la competencia de precios por las tarifas de envío de contenedores fue impulsada

por la estrategia general de venta de costos de las compañías navieras que ofrecen tarifas de flete bajas para atraer la carga más grande. El número de clientes que ganan sin analizar cómo afecta esto al sector.

Finalmente, comentaremos un artículo de Francisco Valdés Góndola e Yira Wong (2021) en la Universidad de Panamá Centro Regional Universidad de Colón un área de gestión marítima que aborde el impacto del Covid-19 en el puerto de contenedores de Panamá, con el objetivo de determinar el impacto económico, marítimo y logístico del puerto de contenedores de Panamá durante los primeros seis meses de la pandemia en Panamá. Así, este artículo establece que el manejo de contenedores es el negocio más rentable para la economía de Panamá, después del Canal de Panamá, en el que el Negociado Marítimo de Panamá y la Autoridad Portuaria y de Contenedores vienen trabajando desde el inicio de la crisis del Covid-19. Operar cadenas de suministro nacionales e internacionales. Por lo tanto, la economía del país se ve afectada positivamente, ya que beneficia no solo al puerto, sino también al sector del transporte por carretera y ferrocarriles que realizan trasbordos de un puerto a otro. En este sentido, el estudio presentado en el artículo sobre el impacto del COVID-19 en los puertos de contenedores de Panamá llega a la conclusión de que el transporte de carga en general no se ha visto afectado y no se han realizado trabajos de transbordo.

7 Marco teórico

En este apartado se exponen los planteamientos teóricos que permiten guiar los objetivos propuestos en este análisis, con el fin de encontrar respuestas que permitan analizar los cambios en el comportamiento de la inflación del País durante el año 2021, de este modo, se presenta para ello, teorías económicas, libros académicos, artículos de investigación y documentos que abordan los planteamientos teóricos referentes al comportamiento de la inflación, el dinamismo comercial, comercio exterior y sus determinantes, el papel del transporte de mercancías en Impacto en el crecimiento económico y su desarrollo , de modo que, estos planteamientos conduzcan el pleno desarrollo de los objetivos dentro del análisis.

7.1 Papel del Transporte de Mercancías en el Crecimiento Económico y su Impacto en el Desarrollo

Inicialmente, es pertinente presentar como el transporte de mercancías es una herramienta primordial dentro de la cadena logística y una actividad necesaria dentro del desarrollo de una sociedad. Al mismo tiempo, se considera una herramienta de progreso humano antes de que los humanos se calmen y nazca la vida urbana. Por lo tanto, actualmente el transporte es catalogado como un servicio público esencial, imprescindible o de suma importancia que garantiza la satisfacción de importantes necesidades sociales, tales como: B. Movimiento de personas y productos. , (Rodríguez, 2007).

Por lo tanto, cabe señalar que el transporte está íntimamente relacionado con la economía. Esto se debe a que cuanto más transporte y movilidad de mercancías haya en un territorio, más entrada generará. Hasta cierto punto, el transporte afecta el crecimiento o la disminución de la economía de un país., (Girardotti, 2003). La dificultad de transportar bienes de una región a otra se refleja en última instancia en la subida de los precios de los productos y se transmite directamente a los consumidores. Por lo tanto, una buena infraestructura de transporte reduce estos costos y reduce el precio de los bienes de consumo final.

A primera vista, el transporte como actividad costosa parece evitarse o reducirse al máximo, pero esta es una de las actividades más importantes y se encuentra en un proceso continuo de expansión y modernización. Eliminar o reducir el transporte es muy conveniente porque el transporte puede verse como parte y en algunos casos importante del costo de todos los productos que ofrece la economía., (Girardotti, 2003). El transporte, por su parte, ha permitido la diversificación y complementariedad de la producción agropecuaria e industrial de la economía, determinado flujos comerciales, acelerado tipo de cambio y dinamizado los mercados. (Montoya, 2001).

Ahora bien, el costo de transportar un bien y su precio en el mercado original es más que una simple relación estadística, ya que en realidad significa asociar el equilibrio resultante en los dos mercados con sus respectivos factores de oferta y demanda. El impacto potencial de las fluctuaciones en los costos de envío está relacionado con las diferencias de precios internacionales de los bienes que se envían. Debido, los

costos de transporte aumentan o bajan el peso relativo tanto para el desarrollo absoluto como para las fluctuaciones en el valor. (Burguet, 2007).

Los costos de envío generalmente incluyen una variedad de factores. Algunos son comunes a la mayoría de los procesos de transporte y, en principio, su cuantificación no debería ser demasiado difícil. Este es el caso de la carga en sí y del seguro que suele acompañarla en las estadísticas comerciales. Sin embargo, evaluar e identificar otros cargos relacionados con el movimiento internacional de mercancías, como el costo de manejo y transporte de mercancías en instalaciones portuarias y plataformas logísticas, y los cargos por integración y agrupación de carga fragmentada, es mucho más complicado. En muchos casos, estos costos generales deben estimarse utilizando técnicas de modelado con la pérdida de características sectoriales asociadas con el propio flujo de comercio internacional. (Burguet, 2007).

Desde sus inicios, el transporte marítimo ha sido el transporte preferido en el sector comercial, principalmente debido a su alta capacidad de carga, tarifas de flete competitivas, horarios de viaje estables y una versatilidad sobresaliente en el transporte de diferentes tipos de carga. Esto ha demostrado ser una ventaja competitiva en el desarrollo del comercio internacional a través de una amplia gama de puertos y servicios de transporte marítimo. La ventaja del transporte marítimo es que se dispone de barcos de varios tamaños que no están limitados por ninguna estructura en particular, lo que proporciona una gran flexibilidad tanto en el manejo de la carga como en el itinerario. Adecuado para transportar cargas extraordinarias, especialmente grandes masas en largas distancias. En el lado negativo, el tráfico marítimo se mueve lentamente. Baja penetración, el transporte terrestre siempre se requiere para llegar al origen y destino de las mercancías, mientras que los viajes son poco frecuentes y los barcos necesitan tiempo para estar listos y listos para navegar., (González, Avila, & Sosa, 2017).

De acuerdo con Higa y Monzón (2009), La carga es el costos de los servicios de transporte marítimo o uso del buque. Sobre todo, la compra de bienes y la oferta de barcos disponibles se incluyen en la formación de fletes. Entre los factores que influyen en la demanda de carga marítima, se puede destacar la marcha de la economía mundial al afectar la demanda de materias primarias en la industria manufacturera

y bienes de consumo de las personas. Comercio marítimo internacional y políticas que promuevan la apertura de la economía. Distancia que afecta a la fuerza de uso de la nave. Conflictos políticos o climáticos, cambios de rutas, tiempos de viaje y costos de transporte.

7.2 Dinamismo Comercial, Comercio Exterior y sus Determinantes

Abordando en primer lugar los enunciados y teorías que plantean la importancia del comercio exterior, es preciso iniciar presentando lo descrito Robert J. Carbaugh (2009), en su libro *Economía Internacional*, En el mundo de hoy, ningún país está económicamente aislado porque todos los aspectos de la economía de un país están entrelazados con la economía de su socio comercial. Así, la interdependencia parece darse en la forma de movimientos internacionales de productos y servicios, mano de obra, empresas con ánimo de lucro, fondos mutuos y tecnología. Por su parte, afirma que no es posible formular políticas económicas nacionales sin evaluar el impacto en las economías de otros países.

Lo anterior es principalmente el inicio de lo que corresponde a la importancia del comercio exterior, por otro lado, Carbaugh (2009), Reconociendo que la interdependencia económica global es compleja y sus efectos no son uniformes, esto está sucediendo a medida que la comunidad empresarial avanza hacia la cooperación internacional. En este sentido, la intención de los países en vía de desarrollo para buscar mayores ganancias en el comercio internacional y una participación más activa en las organizaciones internacionales se vieron acelerados por el efecto de la recesión mundial en los fabricantes, la inflación industrial y las tarifas.

Mientras tanto, el autor cree que la economía de mercado global se está integrando cada vez más. La inversión extranjera y el crédito internacional están aumentando, dado que las importaciones y exportaciones como porcentaje de la producción nacional están subiendo en gran parte de los países desarrollados. De lo anterior, se considera que los lazos más estrechos entre economías pueden ser mutuamente beneficiosos para los países que comercian., (Carbaugh, 2009).

De igual forma considera Carbaugh (2009), La reducción de las barreras comerciales y la liberalización financiera han permitido que más empresas globalicen sus estructuras de producción a partir de la inversión extranjera, lo que ha dado como resultado un mayor impulso comercial. En el aspecto técnico, por otro lado, el autor visualiza el flujo de información y la capacidad comercial de las mercancías. Los servicios aumentarán y tendrán un impacto significativo en las decisiones de la planta de producción. En resumen, es necesario mencionar aquellas teorías y aportes económicos que dan un mejor panorama de la importancia del comercio internacional.

Teoría clásica de la ventaja absoluta

Esta teoría, propuesta por Adam Smith, enfatiza la importancia del libre comercio para mejorar la prosperidad del país. Esto se basa en un ejemplo en el que los propietarios no están dispuestos a fabricar productos más caros de los que comprarían en casa. Por lo tanto, la ventaja absoluta se puede definir como la capacidad de producir un bien a un costo absolutamente bajo por unidad de trabajo., (Miltiades, 1980).

7.2.1 Teoría de la ventaja comparativa

David Ricardo propone comenzar con la teoría de la ventaja absoluta y refinarla hasta proponer lo que conocemos como la teoría de la ventaja comparativa. Productivo. Esto significa que si eres más productivo en la producción de otros productos, el país puede importar productos que pueden ser los productos más baratos. De esta manera, los países pueden exportar bienes producidos por trabajo con relativa eficiencia e importar bienes producidos por trabajo con relativa eficiencia., (Michael, 1982).

7.2.2 Teoría marxista sobre el comercio internacional

La teoría marxista explica que el libre comercio es una estrategia capitalista, pero hay razones para que la clase trabajadora lo apoye en lugar de proteger el comercio. La razón de esto es que el libre comercio es de alguna manera un gran desarrollo del propio capitalismo, con este mayor desarrollo. También se prefieren aquellas que permitan el crecimiento de la clase obrera. En resumen, el libre comercio de Marx es equivalente a una revolución social, y sólo una revolución así sacudirá la existencia misma del

capitalismo. Sin embargo, el abandono de las barreras arancelarias no significó la abolición de la explotación del trabajador y, por el contrario, la diferencia entre explotadores y explotados siguió siendo la misma., (Engels, s.f.).

7.2.3 Teoría sobre el intercambio desigual

Esta es abordada por Arghirl Emmanuel citado en el trabajo de Claudio Jedlicki (2007), Esta teoría asume que el precio normal de una mercancía en el mercado internacional permite que todos los factores involucrados en su producción sean recompensados al mismo nivel en cualquier parte del mundo. Este es un principio que se da cuando existe un mercado global. Acerca de cada factor que cada oferta y demanda en conflicto. Sin embargo, los salarios como el impuesto sobre la renta y el impuesto indirecto son a cambio de factores establecidos independientes, institucionales, breves, antieconómicos o exógenos.

El Comportamiento de la Inflación

El aumento de los precios es un tema que preocupa a los consumidores cuando realizan compras diarias, a los trabajadores les preocupa cómo se desarrolla el poder adquisitivo de los salarios durante las revisiones salariales anuales, y las empresas varían. Mire los cambios de precios y preste atención a las proporciones fijas resultantes cuando los precios y la evolución del nivel general de precios de un país son la competitividad y el crecimiento de algunas variables como pensiones, salarios mínimos, etc. Cláusulas salariales generalmente pactadas en convenios colectivos con todas las variables para determinar los salarios monetarios y el crecimiento del gobierno Fuerte impacto público (Mochón, 2009).

Medir cómo aumentan los precios en general durante un período de tiempo determinado no es una tarea fácil, ya que los bienes y servicios que se compran y venden son muy diferentes y, por lo general, su crecimiento también es muy diferente. El indicador más común del índice general de precios es el índice de precios al consumidor (IPC). Mide el costo de una canasta de mercancías en particular que el consumidor promedio suele comprar. Las fluctuaciones en los niveles de precios, llamadas tasas de inflación, son las tasas de crecimiento o crecimiento de los niveles de precios de un año al siguiente. Para calcular la tasa de

inflación anual del IPC, calcule la tasa de crecimiento (o tasa de disminución) del IPC para dos años específicos., (Mochón, 2009).

El IPC es una buena manera de ver cómo cambian los precios de los bienes y servicios que los consumidores generalmente compran. Muestra cuánto dinero necesita para mantener el mismo nivel de vida, por lo que refleja adecuadamente lo cara que se ha vuelto su vida.

7.2.4 Políticas Antiinflacionistas

Teoría de la inflación y explicación de la evidencia empírica Una receta ampliamente aceptada para combatir las tensiones inflacionarias es aplicar medidas de reducción de la demanda, tanto financiera como económicamente. A la larga, la clave para combatir la inflación es frenar el crecimiento de la oferta monetaria y vincularla a las necesidades productivas de la economía. Para ello, los bancos centrales establecen objetivos de estabilidad de precios y los especifican en términos de baja inflación positiva., la llamada tasa de inflación óptima. Esta tasa permite que la política monetaria enfrente mejor las desventajas que si la inflación se mantuviera fija en 0%. (Mochón, 2009).

Mientras tanto, el gobierno está utilizando políticas de ingresos para afectar directamente los salarios y los precios, así como la demanda agregada, con un éxito cuestionable en la lucha contra la inflación. Por lo tanto, el gobierno puede alentar acuerdos con sindicatos y empleadores para frenar los aumentos de salarios y precios. El objetivo de la gestión de precios y salarios es regular y limitar el crecimiento de precios y salarios y romper la dinámica de la inflación., (Mochón, 2009).

8 Efectos de la crisis de Contenedores a Nivel Mundial y como Afecta el Transporte de las Mercancías en el País.

La cadena de situaciones que se han presentado en el mundo en los últimos años, han intervenido de manera concreta en el comportamiento final de la economía de un País y en el comportamiento de la economía mundial, es necesario comenzar el desarrollo de esta cadena con lo que ha dejado el año 2020 en materia económica, donde se destaca una fuerte contracción económica, por los efectos de la crisis de la pandemia del COVID-19. Productos de estas restricciones el consumo disminuyo, lo que afectarían el impulso de la economía para el siguiente año. La recuperación económica durante el año 2021 se vio permeado por una escases de contenedores, por un incremento de los fletes, por un retraso en la distribución de la mercancía en los puertos (Anal dex, 2021), y otros aspectos más que afectaron el compartimiento de la inflación durante ese año, con base en lo anterior en este apartado se da muestra de lo que fue la crisis de contenedores a nivel mundial y los efectos que trajo esta para el transporte de mercancías en el País.

Inicialmente se entabla una relación con lo que presencio el mundo en materia económica durante el año 2020 y lo que produjo este para el siguiente año y es que, según el Informe Portuario de la CEPAL (2020), Existen algunas diferencias entre la crisis provocada por el COVID-19 y la crisis anterior. El informe destaca el comportamiento de las materias primas, ya que la crisis actual se ha dado en el contexto de un debilitamiento del comercio mundial, que ha durado más de una década. Los volúmenes de comercio están anualizados de 1990 a 2007. Creció al 6,2 %, pero de 2012 a 2019 creció a una tasa anual de sólo el 2,3%. Como el impacto económico de la crisis de 2008-2009 no se resolvió por completo, confirmamos que el COVID-19 afectó a organizaciones relativamente vulnerables y se vio más afectado.

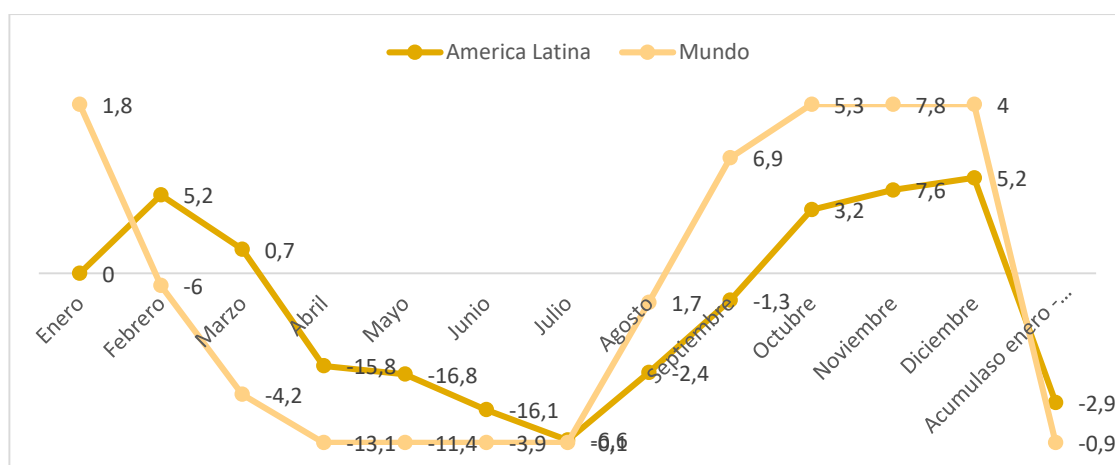
El informe, por otro lado, describe la magnitud y velocidad del impacto de esta crisis, ya que fue una crisis global que afectó al 90% de la economía mundial y otras crisis anteriores fueron más "regionales". En segundo lugar, la crisis de 2008-2009 comenzó a mediados de 2008, con su peor impacto meses después. Mientras tanto, la crisis de 2020 comenzó y tuvo un fuerte impacto en un período de dos a tres meses., (CEPAL, 2020).

Por lo tanto, se cree que el brote de COVID-19 ocurrió en el contexto de una desaceleración del comercio mundial que ha continuado desde la crisis financiera de 2008-2009. CEPAL (2020) es un informe sobre el impacto del COVID-19 en el comercio internacional y la logística, con un aumento promedio anual en el volumen de comercio de commodities de 6,2% entre 1990-2007 y 2012-2019. Este es el método probado. Por lo tanto, es sólo el 2,3%. De manera similar, la participación de las exportaciones de bienes y servicios en el PIB mundial, que alcanzó un récord del 31 % en 2008, ha alcanzado alrededor del 28 % desde 2015.

Como parte de esto, el comercio internacional total transportado por agua en 2019 alcanzó un récord de 11.945 millones de toneladas a 11.494 millones de toneladas en 2020., un 3,8% menos interanual. (CEPAL, 2020). Como muestra el Gráfico 8.1, el comercio mundial de contenedores, medido en TEU (Twenty Foot Equivalent), ya mostraba valores anuales negativos a principios de 2020 en comparación con 2019.

Gráfico 8.1

Variación Interanual del Comercio vía Contenedores, enero a diciembre de 2020, en Comparación con 2019 por La Comisión Económica para América Latina (CEPAL)



Nota. El gráfico 8.1 muestra la variación interanual del comercio vía contenedores para América Latina y el Mundo, de enero a diciembre de 2020, en comparación con 2019. Elaboración propia. Datos tomados de CEPAL, Informe Portuario, (2020).

Entre ellos, el gráfico muestra que el descenso es notable hasta mayo de 2020, y hay una desviación del -11,4% respecto al año anterior. La cifra anual de julio de 2020 fue de -0,1%, casi igual al mismo período de 2019, pero agosto mostró una cifra positiva frente a la variación interanual que se mantuvo hasta diciembre. Desde la perspectiva del comercio a través de contenedores, el valor acumulado de 2019 de enero a diciembre de 2020 es de -0,9% a nivel mundial., (CEPAL, 2020).

Por su parte, en América Latina, marzo de 2020 tuvo una volatilidad de 0,7% con respecto al mismo período de 2019, y en abril de 2020 el comercio a través de contenedores se desplomó -15,8%, pero esta volatilidad negativa fue la de mayo, la registrada en junio -16,8% se mantuvo en -16,1% respectivamente. En octubre, las fluctuaciones interanuales volvieron a ser positivas en América Latina, pero no lo suficiente como para recuperar los niveles de 2019. Durante el mes enero-diciembre el comercio de contenedores presentó una variación de -2,9% respecto a 2019. , (CEPAL, 2020).

Hoy, 2021 está marcado como el comienzo de una recuperación global después de la recesión provocada por la pandemia de COVID-19. En esta pandemia, la mayor parte del sector ha mostrado un comportamiento positivo, que es el surgimiento de nuevas variantes del COVID-19, aumento de los costos de transporte, problemas de abastecimiento global e inflación en general. Desarrollo económico mundial, incluso al alza y signos de normalización de la política monetaria en países desarrollados, (FEDESARROLLO, 2021).

En este sentido, la recuperación del comercio mundial tras la crisis del COVID-19 alcanzó su nivel más alto el año pasado en el primer trimestre de 2021, un aumento del 10% respecto al mismo trimestre de 2020, y del 4% respecto al año pasado. % Quarterly-Novedades del comercio mundial, según la UNCTAD (2021). Según el informe, la recuperación en el primer trimestre de 2021 fue impulsada por el sólido desempeño de las exportaciones de la economía de Asia oriental. Sin embargo, el informe destaca que el

aumento significativo se debe a los bajos niveles de la economía en 2020. Mientras tanto, según el informe, en el primer trimestre de 2021, China, India y Sudáfrica se desempeñaron relativamente mejor que otras economías importantes, una recuperación en el comercio, especialmente en comparación con los países en desarrollo, que se ha informado que es inestable en el tiempo. (UNCTAD, Actualización del Comercio Mundial, 2021).

En este sentido, el informe asume que los retrasos en algunos países y regiones llevarán a la recuperación a distintas velocidades y de manera vulnerable. Además, las nuevas posibilidades de pandemia y las amenazas de vacunación significan que los países en desarrollo se están quedando atrás. En resumen, la recuperación temprana también se vio obstaculizada por los cuellos de botella de la cadena de suministro, y los consumidores recurrieron a productos dentro de los límites en lugar de gastar en cierres y servicios por la pandemia, por lo que los productos desde finales de 2020 hasta 2021. La demanda del producto se ha disparado., ((UNCTAD), 2021).

La creciente demanda ha encontrado cuellos de botella en la capacidad del lado de la oferta. B. Según el Informe de Transporte de la UNCTAD, tonelaje de peso muerto de buques portacontenedores con una reducción del 12 % en las entregas de buques para 2020. (2021), esto se debió en parte a la escasez de mano de obra debido al bloqueo. Del mismo modo, dada la oferta limitada de barcos nuevos, los propietarios y operadores optaron por comprar más barcos usados, lo que elevó los precios.

Por su parte, el Informe Sobre el Transporte Marítimo de la UNCTAD (2021), Creemos que el comercio mundial se ha recuperado gradualmente desde la segunda mitad de 2020 hasta principios de 2021, pero la elasticidad de la oferta es baja y la congestión y los retrasos relacionados con el COVID-19 se han limitado, por lo que la tasa de flete del transporte de contenedores se ha disparado. hizo. Por lo tanto, este incremento tarifario se registró a partir del segundo semestre de 2020 debido a que la capacidad de transporte se vio limitada por cuellos de botella, obstáculos logísticos y falta de facilidades para el transporte de contenedores., (UNCTAD, Informa Sobre el Transporte Maritimo , 2021).

El producto del aumento de los fletes es un desajuste entre la cadena de suministro y el transporte marítimo de mercancías. En este sentido, se necesita un incremento en el margen de fletes para explicar su relación con el incremento en el transporte de carga por parte de la Federación Nacional de Empresarios de Colombia. (2021), El balance 2021 y las perspectivas 2022 muestran el Drewry World Container Index, que muestra el comportamiento de la carga durante el período, como se muestra en la Figura 8.2.

Grafico 8.2

Índice mundial de contenedores evaluado por Drewry - Valor por contenedor de 40 pies



Nota. El grafico presenta el Índice mundial del contenedor promedio de 40 pies evaluado por Drewry. Tomado de Asociación Nacional de Empresarios de Colombia (ANDI), Balance 2021 y Perspectivas 2022, (2021).

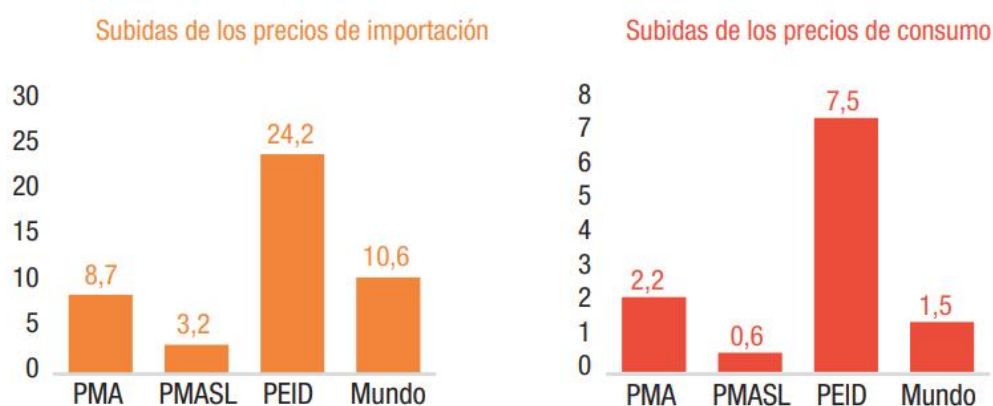
El gráfico muestra el valor promedio de la carga de un contenedor de 40 pies, que aumentó un 170 % de noviembre de 2020 a diciembre de 2021., (ANDI, Balance 2021 y perspectivas 2022, 2021).

Por lo tanto, la mayor preocupación en el mercado fue el aumento de los precios de las materias primas. Esto se debe a que a medida que aumentan las tarifas de flete de contenedores, los precios de

importación y de consumo también tienden a verse afectados por las tarifas de flete, que tienden a aumentar en un promedio del 11 %. Se muestra en la Figura 8.3.

Grafico 8.3

Simulación del impacto del incremento de los fletes del transporte en contenedores en los precios de importación y de consumo (En porcentaje)



Nota La figura 8.3 se basa en el aumento del 243 % en el índice de transporte de contenedores de exportación de China registrado entre agosto de 2020 y agosto de 2021 para los países menos adelantados (PMA) y los países menos adelantados (PMA). Muestra el impacto calculado del aumento de los precios de la carga en las importaciones y los consumidores. precios. Para países desarrollados (LLDC), pequeños estados insulares en desarrollo (SIDS) y el mundo. Citado del informe de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) sobre transporte marítimo., (2021).

En el modelo de simulación, la tarifa de agosto de 2021 se mantiene durante el resto del período de simulación (septiembre de 2021 a diciembre de 2023), y todos los demás factores son durante el período de simulación (agosto de 2020 a diciembre de 2023). Se supone que permanece constante (hasta el mes). En base a esto, el modelo es el más afectado por los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo (SIDS), las importaciones de sus bienes dependen principalmente del transporte marítimo, y las simulaciones muestran

un aumento acumulado del 24% con un retraso temporal. Refleja la experiencia de alrededor de 1 año, (UNCTAD, Informa Sobre el Transporte Marítimo , 2021).

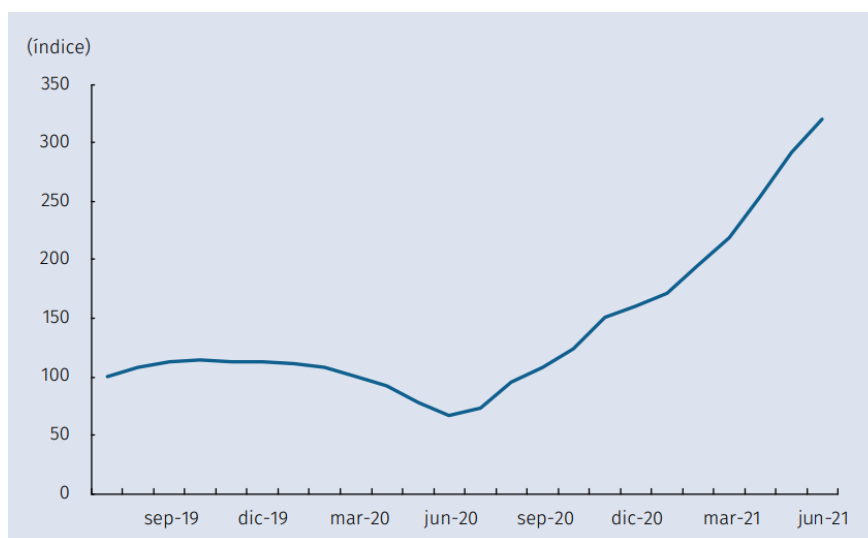
Por otra parte, el aumento de las tarifas de los fletes marítimos también ha tenido un impacto importante en los precios al consumidor. Si estas tasas de interés se mantienen tan altas, los precios globales al consumidor serán un 1,5 % más altos en 2023 que sin el aumento de la tasa de interés. Se espera que el impacto sea aún mayor en las economías pequeñas que dependen en gran medida de las importaciones para satisfacer muchas de las necesidades de sus consumidores. El modelo también mostró que el aumento acumulado de los precios al consumidor fue del 7,5 % para los PEID y del 2,2 % para los países menos adelantados (PMA)., (UNCTAD, Informa Sobre el Transporte Marítimo , 2021).

Ante el incremento de los fletes que trastorno gran parte de 2021, la UNCTAD (2021) Los resultados muestran que los resultados de fletes históricamente altos se deben principalmente a la agitación causada por pandemias y aumentos inesperados en la demanda de transporte marítimo. Sin embargo, a la larga, los precios del transporte y los costos portuarios dependerán de factores estructurales como la infraestructura portuaria, las economías de escala, los desequilibrios comerciales, la facilitación del comercio y la conectividad, todos los cuales son los costos de transporte y el comercio. Tiene un impacto duradero en la competitividad

Esta cadena de sucesos da como resultado que se afecte al comercio internacional, donde se ha generado aumentos en los costos, por un lado, el incremento de los volúmenes de comercio internacional de bienes ha estado acompañado de un aumento significativo en los costos de transporte marítimo, a su vez este incremento se ve reflejado en el precio de las importaciones colombianas, de este modo, se presentan a continuación los tres gráficos que evidencian el comportamiento del transporte en el comercio internacional y el incremento en el precio de las importaciones colombianas.

Grafico 8.4

Índice Harpex de Costos Globales de Transporte Marítimo



Nota. El grafico 8.4 representa el incremento en los costos de transporte marítimo, desde septiembre del año 2019 hasta junio del año 2021. Tomado de *Análisis de las perturbaciones recientes en las cadenas logísticas globales y su impacto en los mercados de las importaciones colombianas*, por Banco de la Republica, *Informe de Política Monetaria*, (2021).

Grafico 8.5

Índices de Precios en Dólares CIF y FOB de las Importaciones Colombianas

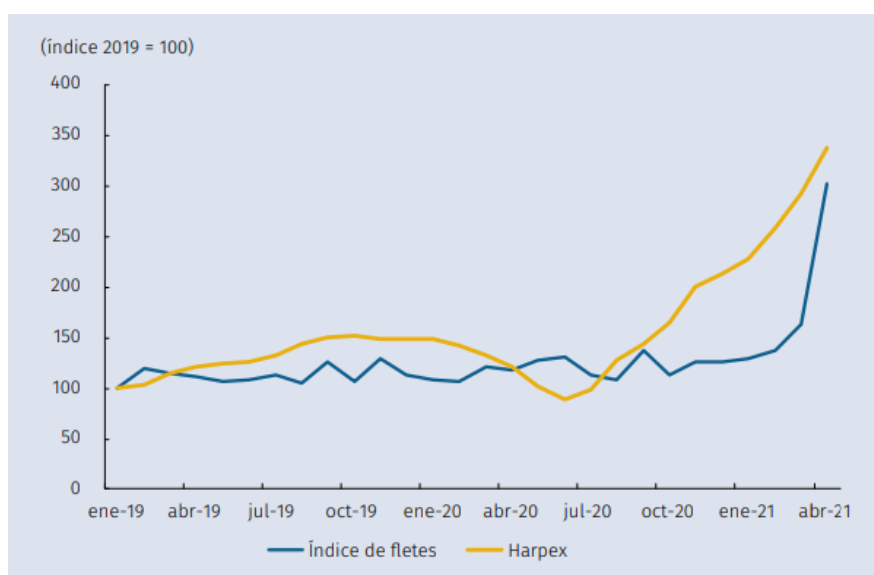


Nota. El grafico 8.5 represente el incremento en el índice de precios de las importaciones colombianas medidas en precio de los valores cost, insurance and freight (CIF) y free on board (FOB) desde enero de 2019 hasta

abril de 2021. Tomado de *Análisis de las perturbaciones recientes en las cadenas logísticas globales y su impacto en los mercados de las importaciones colombianas*, por Banco de la Republica, Informe de Política Monetaria, (2021).

Grafico 8.6

Índice de costos implícitos de transporte e índice Harpex de costos globales de transporte en contenedores



Nota. El grafico 8.6 representa el Índice de costos implícitos de transporte e índice Harpex de costos globales de transporte en contenedores desde enero de 2019 hasta abril de 2021. Tomado de *Análisis de las perturbaciones recientes en las cadenas logísticas globales y su impacto en los mercados de las importaciones colombianas*, por Banco de la Republica, Informe de Política Monetaria, (2021)

Inicialmente el grafico 8.4 muestra el índice de costos implícitos de transporte elaborado por Harpex y encontrado en el Informe de Política monetaria por el Banco de la Republica (2021), el cual muestra un crecimiento en el índice de costos implícitos de transporte desde su punto más bajo, el cual se presenta en junio de 2020. Asi bien en lo corrido de 2021 tal como muestra el grafico se ve una evolución en el comportamiento, siendo esta positiva. Por su parte, el informe señala que este incremento sustancial en los costos de transporte marítimo ha estado impulsado por factores tanto de demanda como de oferta, donde lo evidenciado en el incremento en la demanda global de bienes, se podría explicar por la

recuperación de la economía mundial, la recomposición en los patrones de consumo hacia bienes durables y el comercio electrónico, la demanda contenida por las cuarentenas, el apoyo gubernamental a los ingresos de los hogares, el restablecimiento de inventarios por parte de las firmas, entre otros, (Banco de la Republica, 2021).

Por su parte, hay que mencionar que el incremento de las exportaciones reales y el tráfico global de contenedores, mantuvieron un continuo crecimiento durante 2021 lo cual se puede evidenciar mediante el grafico 13.1 en Anexos, este incremento de las exportaciones y el tráfico global obedece principalmente sobre todo las exportaciones desde Asia, (Banco de la Republica, 2021).

Por otro lado, lo presentado en el grafico 8.5 refleja el índice de precios en dólares de la canasta de importaciones colombianas de 2019, usando los precios implícitos en los valores cost, insurance and freight (CIF) y free on board (FOB) de los registros de importación mensuales del país hasta abril de 2021, (Banco de la Republica, 2021).

Como se puede observar en el grafico 8.5, el precio agregado de todas las importaciones es volátil, pues su comportamiento ha estado evidenciado por picos en los que se muestra un aumento del precio agregado de las importaciones y momentos en los que se muestra una disminución de estos. Es notable por otro lado, el repunte que se da para lo corrido del año 2021, el cual, de cierta forma no es comparable con el aumento observado a principios de 2019. Por otro lado, el grafico da muestra de la brecha existente entre el precio CIF, que incluye costos logísticos hasta los puertos colombianos de entrada, y el precio FOB, que es el precio en el puerto de origen, donde el precio CIF presenta mayores incrementos, (Banco de la Republica, 2021).

Por consiguiente, el grafico 8.6 deja ver el índice de los costos de transporte, expuesto en el informe de política Monetaria del Banco de la Republica (2021), el cual es calculado como la diferencia CIF – FOB de los valores del comercio por volumen, usando la misma canasta fija de bienes importados de 2019 y el índice Harpex de costos logísticos globales.

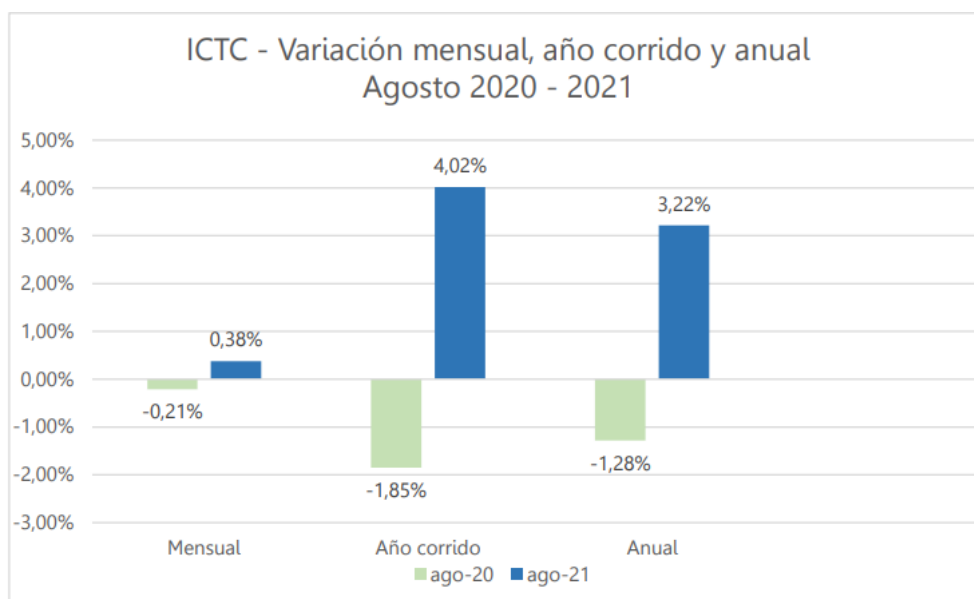
De este modo, el grafico da muestra de que, el aumento de los costos logísticos de las importaciones colombianas fue acorde con el aumento global presentado, producto del resultado de los factores de oferta y demanda ya mencionados. Por otro lado, en el grafico se puede ver que el aumento observado en el índice agregado de precios en 2021 refleja una reversión de caídas observadas de abril a julio de 2020, y es comparable con los aumentos presentados para el año 2019, (Banco de la Republica, 2021).

Por su parte, el aumento de precios tiene un comportamiento diferenciado dependiendo del tipo de producto importado, esto se puede corroborar mediante el grafico 13.2 en Anexos, el cual muestra como los bienes de consumo, bienes intermedios, bienes de capital y otros llamados diversos tuvieron un comportamiento diferenciado en el índice de precios en dólares de las importaciones, (Banco de la Republica, 2021). Por su parte, los bienes intermedios importados para la industria y la agricultura han tenido aumentos de precios en 2021 que no se observan en años recientes, el grafico 13.3 en Anexos da muestra de ello, presentando lo que fue el impacto potencial de la inflación en los precios de los insumos importados, (Banco de la Republica, 2021).

En concordancia, la ANDI (2021), en su boletín quincenal de Gerencia Logística, Transporte e Infraestructura presenta indicador de costes de transporte por carretera que permite medir las fluctuaciones de precios de grupos representativos de bienes y servicios necesarios para garantizar la movilización de vehículos. Índice de Costos del Transporte Terrestre de Carga (2021) presentado por la Gerencia de Logística, Transporte e Infraestructura de la ANDI (2021) Como se muestra en el Gráfico 8.7, el índice de agosto de 2021 tiene una volatilidad mensual de 0,38% respecto a julio de 2021. , presenta una volatilidad anual de 4,02% . Una volatilidad acumulada de 3.22% sugiere que existe.

Grafico 8.7

Índice de Costos del Transporte de Carga por Carretera Variación mensual, año corrido y anual agosto 2020 - 2021

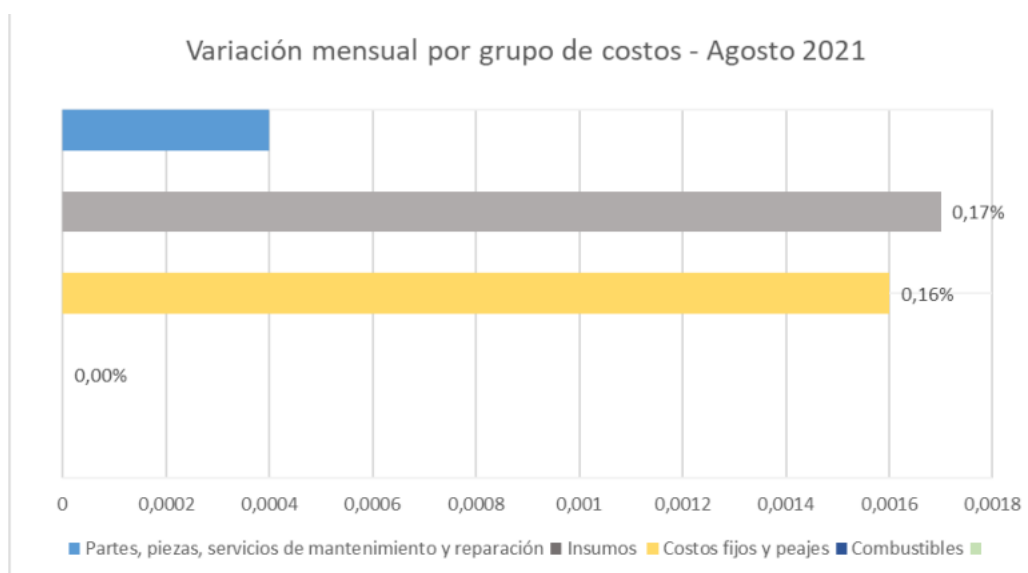


Nota. El grafico representa El Índice de Costos del Transporte de Carga por Carretera con una variación mensual, año corrido y anual para agosto 2020 – 2021. Tomado de *Boletín Quincenal de Gerencia Logística, Transporte e Infraestructura, ANDI, (2021).*

En resumen, este comportamiento en ICTC está representado por grupos de costos, y debido a las fluctuaciones de los grupos de costos y las contribuciones mensuales, el combustible del grupo (0,01 %), los costos fijos y los peajes (0,36 %) pueden fluctuar por debajo del nacional. promedio. En los grupos de repuestos, repuestos, servicios de mantenimiento y reparación (0,85%) y consumibles (1,70%) se han observado fluctuaciones por encima de la media nacional, siendo la tendencia general positiva y al alza. (ANDI, 2021), tal como lo muestra el grafico 8.8.

Grafico 8.8

Variación Mensual por Grupo de Costos – agosto 2021



Nota. El gráfico presenta la variación mensual por grupo de costos en el Índice de Costos del Transporte de Carga por Carretera para agosto de 2021. Tomado de de *Boletín Quincenal de Gerencia Logística, Transporte e Infraestructura*, ANDI, (2021).

De igual manera, la mayor contribución a la volatilidad mensual de ICTC en agosto de 2021 provino de los grupos insumos y costos fijos y peajes, que en conjunto aportaron 0,33%. Por clase de costo, comparando agosto y julio de 2021, los principales factores positivos para las fluctuaciones mensuales son el costo del vehículo y su apalancamiento (1,19%), neumáticos de tracción (2,19%) y neumáticos direccionales (2,19%). 2,17%). En términos de volatilidad anual, las mayores contribuciones a la volatilidad se registraron en los grupos de combustibles y costos fijos y peajes, que en conjunto aportaron 3,36 puntos porcentuales., (ANDI, Boletín Quincenal - Gerencia de Logística, Transporte e Infraestructura, 2021)

De este modo, el boletín de la ANDI (2021), Cabe señalar que las acciones positivas del ICTC son el resultado de la revitalización económica de 2021. Según el Banco de la República, los factores que contribuyen a la tendencia alcista actual de ICTC son el impacto de la TRM (representación de mercado) con una volatilidad de 1,45% y la volatilidad de DFT (tasa de referencia) de 3,98%. (ANDI, 2021).

En concordancia con lo ya mencionado, es válido concluir que el comportamiento de la demanda de productos en lo corrido del año 2021 es el reflejo del comportamiento en el consumo evidenciado durante

la pandemia del Covid-19. Con el creciente incremento de la demanda de productos reflejo de la recuperación económica, los cuellos de botella en el transporte marítimo y en las cadenas logísticas se suman a una oferta que no da para suplir el incremento de la demanda de productos. De esta forma, con una recuperación del comercio, que trajo consigo mayor demanda del transporte marítimo y unido a los cuellos de botella presentados y el incremento de los fletes, se deja en evidencia el incremento en el costo de transporte global y en el transporte de productos importados en Colombia.

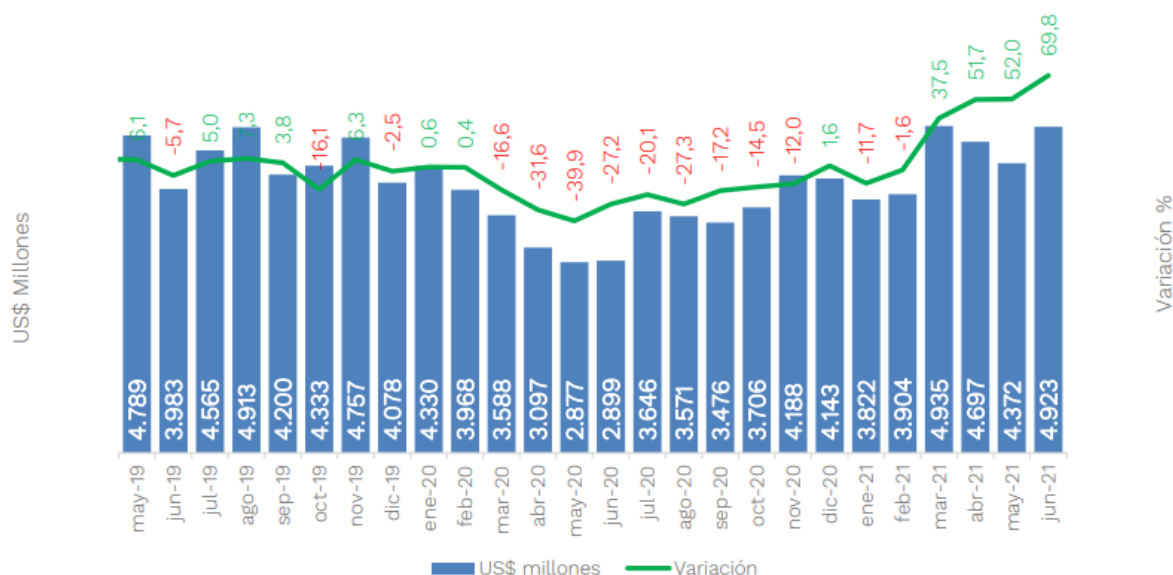
9 Comportamiento de la Demanda de Productos Importados en Colombia durante el año 2021

Acorde con las situaciones ya mencionadas producto de la crisis de contenedores y del incremento en el costo de transporte de mercancías por la subida en el costo de los fletes y otros factores asociados a esta crisis, un determinante fundamental para medir el efecto que ha tenido esta crisis dentro del alza de los costos de los productos importados es la determinación de la demanda de estos productos en el País. Es, por tanto, que el siguiente apartado aborda la fluctuación de la compra de productos importados en Colombia durante el año 2021, recalcando que el incremento del costo de transporte de mercancías lleva a un incremento del costo final de los bienes.

Inicialmente es importante hacer una comparación del comportamiento de las importaciones colombianas durante los últimos años, de modo que esto permita establecer una diferencia con respecto al año analizado, de este modo, el grafico 9.1 refleja el comportamiento de las importaciones colombianas en millones de dólares, donde se muestra la variación que han tenido estas con respecto a los últimos años.

Grafico 9.1

Variación de las Importaciones Totales Colombianas – Millones de Dólares



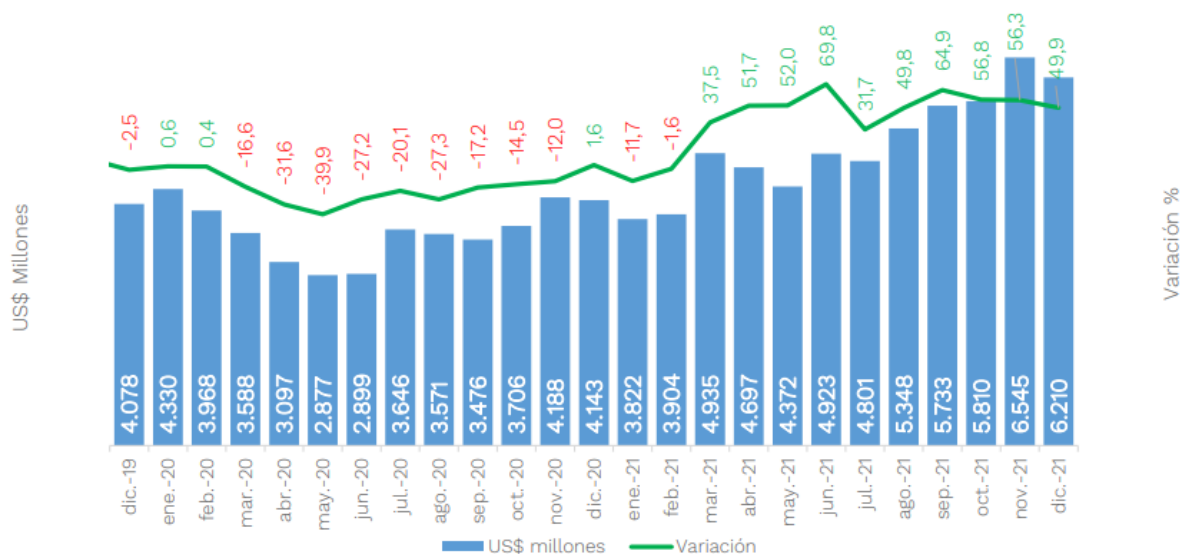
Nota. El gráfico presenta las importaciones totales para Colombia en millones de dólares desde mayo de 2019 a junio de 2021. Tomado de *Informe de Importaciones y balanza comercial de Colombia*, Oficina de Estudios Económicos, Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, (2021).

El gráfico anterior permite denotar el aumento en el valor de las importaciones colombianas en millones de dólares para este periodo de tiempo, donde, por un lado, Las importaciones de Colombia en junio de 2021 aumentaron 69,8% respecto al mismo mes del año anterior, marcando el cuarto mes consecutivo de variaciones positivas en 2021. En comparación con junio de 2019, vemos un aumento del 23,6 % en las compras, (Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, 2021).

Esta comparación se realiza para ver el comportamiento de las importaciones a lo largo del periodo, sin embargo, es necesario conocer el comportamiento de las importaciones a lo largo del año 2021, en este caso el gráfico 9.2 hace relación al comportamiento del total de las importaciones colombianas a lo largo de todo el año 2020 y 2021 expresado en millones de dólares.

Gráfico 9.2

Variación de las Importaciones Totales Colombianas 2020 – 2021 – Millones de Dólares



Nota. El gráfico presenta el total de las importaciones colombianas en millones de dólares para 2021 y la variación con respecto al año anterior. Tomado de, de *Informe de Importaciones y balanza comercial de Colombia*, Oficina de Estudios Económicos, Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, (2021).

El gráfico de muestra del comportamiento de las importaciones colombianas expresadas en millones de dólares, donde la cifra más elevada de este valor la presenta el mes de noviembre de 2021 con 6.545 millones de dólares, por otro lado, el gráfico refleja que la variación de las importaciones totales colombianas muestra cifras positivas a partir del mes de mayo de 2021, teniendo la más alta variación con respecto al año anterior el mes de junio, el cual muestra una variación de 69,8% con respecto al mes del año anterior, lo que permite ver una evolución positiva de las importaciones colombianas para el año 2021, aumentando el valor de estas para el año 2021.

Dentro del análisis que se presenta mediante el gráfico 9.2 se pudo evidenciar un incremento en las importaciones totales colombianas con respecto al año anterior, para comprender de forma más clara el aumento en las importaciones colombianas se encuentra mediante la tabla 9.1 las categorías económicas que contribuyeron a dicho aumento durante lo corrido del año 2021.

Tabla 9.1

Importaciones en el período enero - diciembre - Grandes Categorías Económicas

Grandes Categorías Económicas (GCE)	Ene - dic 2021	Variación (%)		Contribución a var 2021 (%)	Part (%) 2021
	US\$ millones	ene-dic 2021 vs ene-dic 2019	ene-dic 2021 vs ene-dic 2020		
Total	6.101,40	15,9	40,5		100
Alimentos y bebidas	5.258,40	21,9	22,2	2,2	5,6
Suministros industriales no especificados en otra partida	24.711,50	36,9	60	21,3	40,4
Combustibles y lubricantes	3.780,70	-16,8	71	3,6	6,2
Bienes de capital y sus piezas y accesorios (excepto el equipo de transporte)	11.828,40	7,3	23,3	5,1	19,4
Equipo de transporte y sus piezas y accesorios	8.144,80	2,1	45,2	5,8	13,3
Artículos de consumo no especificados en otra partida	7.306,70	9,2	17,6	2,5	12
Bienes no especificados en otra partida	70,80	-32,4	-32,8	-0,1	0,1

Nota. La tabla 9.1 presenta las grandes categorías económicas que participan en el comportamiento de las importaciones colombianas para el periodo enero – diciembre y su variación con respecto años anteriores para este periodo. Elaboración propia. Datos tomados de, *Informe de Importaciones y balanza comercial de Colombia, Oficina de Estudios Económicos, Ministerio de Comercio, Industria y Turismo*, (2021).

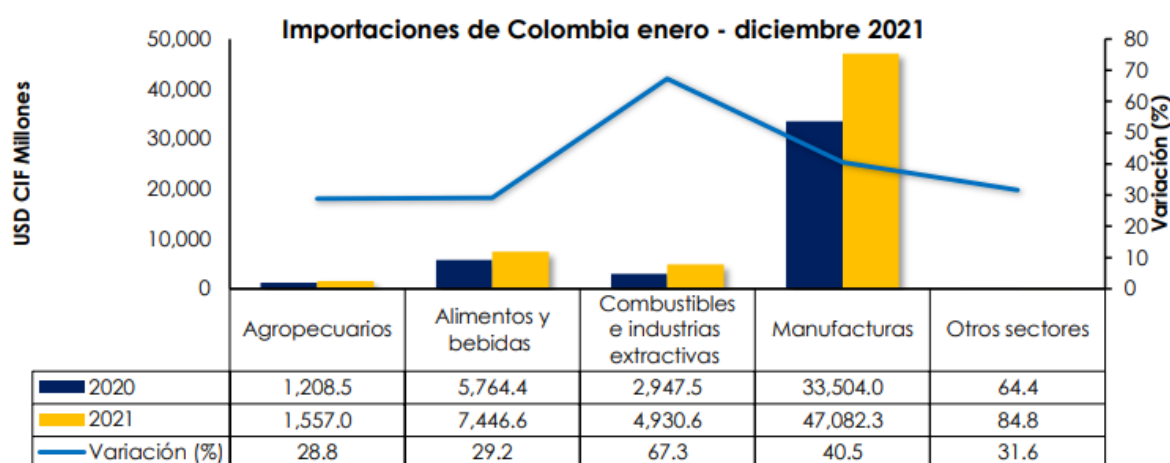
En este sentido, la Tabla 9.1 muestra que las importaciones totales desde Colombia en diciembre de 2021 fueron de US\$ 61.101,4 millones, un incremento de 40,5% respecto al mismo período del año anterior. Con respecto al 2019, las compras fueron superiores en 15,9%, lo que evidencia un incremento de las importaciones colombianas para el año 2021. Por su parte, el grafico también da muestra de las grandes categorías que tuvieron mayor contribución dentro de las importaciones, donde los suministros industriales aumentaron en 60%, equipo de transporte en 45,2% y los bienes de capital en 23,2% con respecto al año 2020, a su vez, se puede observar que esta variación también es positiva para el año 2019. Para ampliar la información, se presenta mediante la Tabla 13.1 encontrada en Anexos, los Principales productos importados, US\$ millones, donde en el año 2021, los quince principales productos importados

representaron el 66,9% del total, presentando una variación positiva con respecto al año anterior, (Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, 2021).

El incremento de las importaciones colombianas por grandes categorías económicas mostrado mediante la tabla 9.1, está apoyado mediante el grafico 9.3 que evidencia las Importaciones de Colombia enero - diciembre 2021, por sectores económicos más específicos.

Grafico 9.3

Importaciones de Colombia enero - diciembre 2021



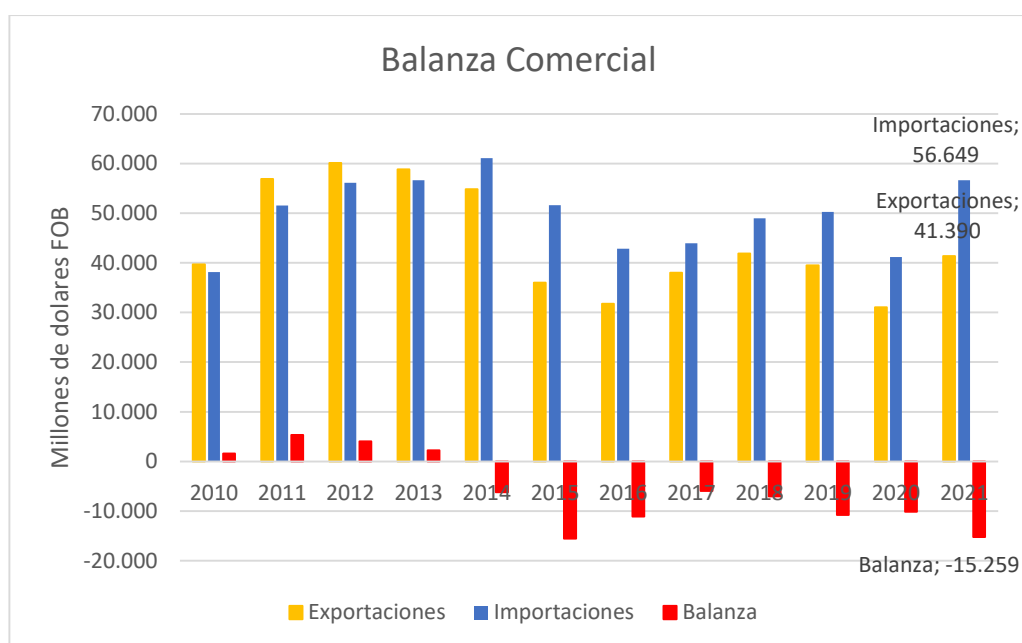
Nota. El grafico presenta las importaciones de Colombia enero – diciembre 2021, la participación de cada sector dentro de estas y su variación con respecto al año anterior. Tomado de, Informe de Importaciones enero – diciembre de 2021, Dirección de Asuntos Económicos, Asociación Nacional de Comercio Exterior (ANALDEX), (2022).

Del total de compras al exterior de \$ 61.101,4 millones, la manufactura tiene la mayor participación (77,1%), seguida de alimentos y bebidas (12,2%), combustibles y extractos (8,1%), agricultura (2,5%), y finalmente los demás sectores. (0,1%), (ANALDEX, 2022). Por otro lado, la variación de las importaciones con respecto al año anterior para estos sectores refleja un incremento de estas de 28,8% para los productos agropecuarios, de 29,2% para alimentos y bebidas, de 67,3% para combustibles e industrias extractivas y de 40,5 para las manufacturas.

El reflejo del incremento en el comportamiento de las importaciones colombianas durante el año 2021 da muestra de una balanza comercial negativa para ese año, presentando uno de los déficits más altos desde 2015, esto es evidenciado mediante el grafico 9.4.

Grafico 9.4

Balanza Comercial Anual de Colombia 2010 – 2021



Nota. El grafico presenta el total de las exportaciones e importaciones colombianas, reflejando su balanza comercial para el periodo 2010 – 2021 en millones de dólares FOB. Elaboración propia. Datos tomados del *Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), Balanza Comercial Anual, (2022)*.

Tal como lo muestra el grafico 9.4, la balanza comercial para Colombia fue deficitaria en 15.259 millones de dólares FOB, mostrando uno de los déficits más altos para el país desde el 2015, estando por encima de los datos registrados en el año 2019, antes de la pandemia, por otro lado, el grafico tambien deja en evidencia el incremento de las importaciones con respecto a las exportaciones del país durante este periodo de tiempo, las cuales reflejan una disminución a lo largo del inicio del periodo.

Por consiguiente, de los datos presentados en este apartado, se da muestra de la positiva recuperación de las importaciones de Colombia para el año 2021, donde las cifras dejan ver que después de un año golpeado por la pandemia del Covid-19 el comportamiento del comercio internacional y en este caso de las importaciones colombianas se recuperaron positivamente, sin embargo, ese incremento de las importaciones y el valor de estas en millones de dólares dejan ver una balanza comercial negativa con cifras no vistas desde el año 2016, algo que no es positivo en el comportamiento de la cuenta corriente del País, la cual es deficitaria.

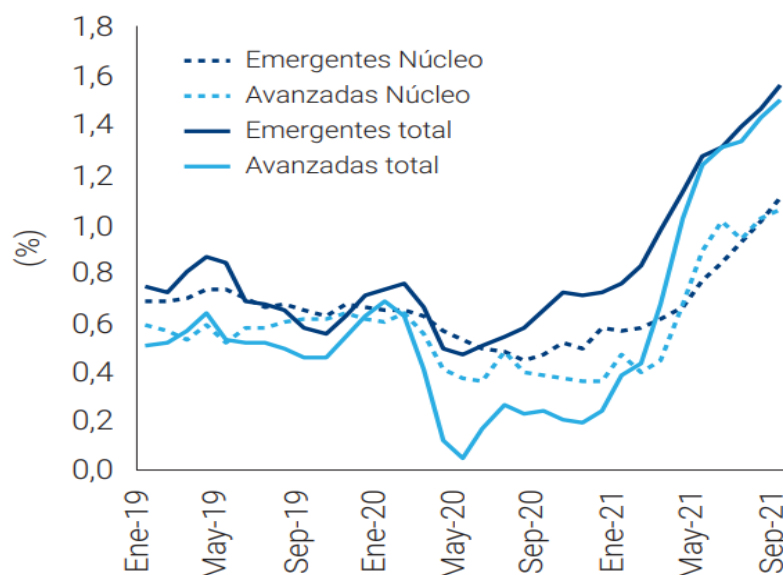
10 Inflación de Colombia durante el año 2021 y su Relación con los Precios de los Bienes

Importados

El alza de los precios fue un factor que se hizo sentir en el proceso de recuperación económica posterior a la pandemia del Covid-19, y como resultado de esta recuperación se ha incrementado la demanda de los productos antes mencionados., que estuvo acompañada por perturbaciones en la cadena logística y en el transporte de dichos productos, que incrementan el costo de los mismo. De dicho modo, Como se muestra en la Figura 10.1, el aumento de los precios de los productos conduce a una mayor inflación tanto en los mercados desarrollados como en los emergentes.

Grafico 10.1

Inflación IPC Anual de Economías Avanzadas y Emergentes



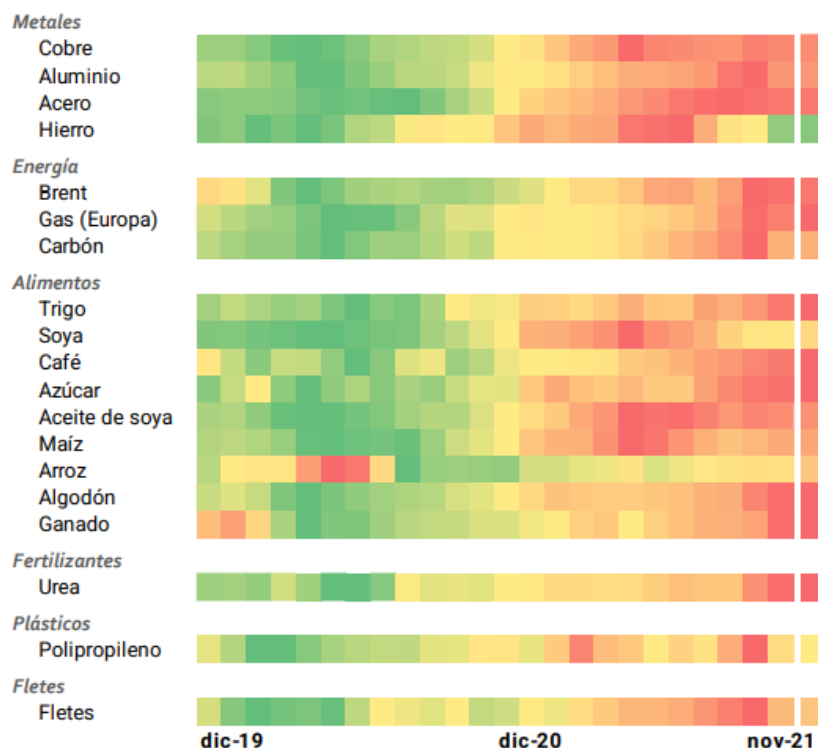
Nota. El grafico presenta la inflación anual de Economías avanzadas y emergentes en porcentaje. Tomado de, *Perspectivas Económicas Corficolombiana Proyecciones 2022: Turbulencia en el Despegue*, Dirección Ejecutiva de Investigaciones Económicas, Corficolombiana, (2022).

El grafico da muestra del incremento de la inflación IPC anual de economías avanzadas y emergentes a lo largo del periodo, donde se observa que el porcentaje inflacionario para el total de las economías emergentes en septiembre de 2021 duplica lo presentado en este indicador para enero de 2019. A su vez Corfilombiana (2022), En el Informe de Situación Económica, Corficolombiana Proyecciones 2022: Turbulencia en el Despegue señala que el aumento de la inflación se debe en parte a un desequilibrio entre la oferta y la demanda, y la presión de la demanda se recupera y converge el consumo en un contexto de no acumulación. El ahorro de los hogares y esto contribuye a encontrarse en medio de cuellos de botella en la cadena de suministro y costos de envío crecientes que presionan los precios de los productos intermedios y finales, donde la oferta no puede seguir el ritmo de la demanda.

Lo visto en el comportamiento de la inflación para las economías avanzadas y emergentes está dirigido por mayores precios de metales, energía, alimentos, fertilizantes y plásticos, el grafico 10.2 permite conocer que tipos de productos incrementaron su precio a lo largo de los últimos años, mostrando este incremento con indicadores en rojo.

Grafico 10.2

Indicadores en rojo: mayores precios de metales, energía, alimentos, fertilizantes y plásticos



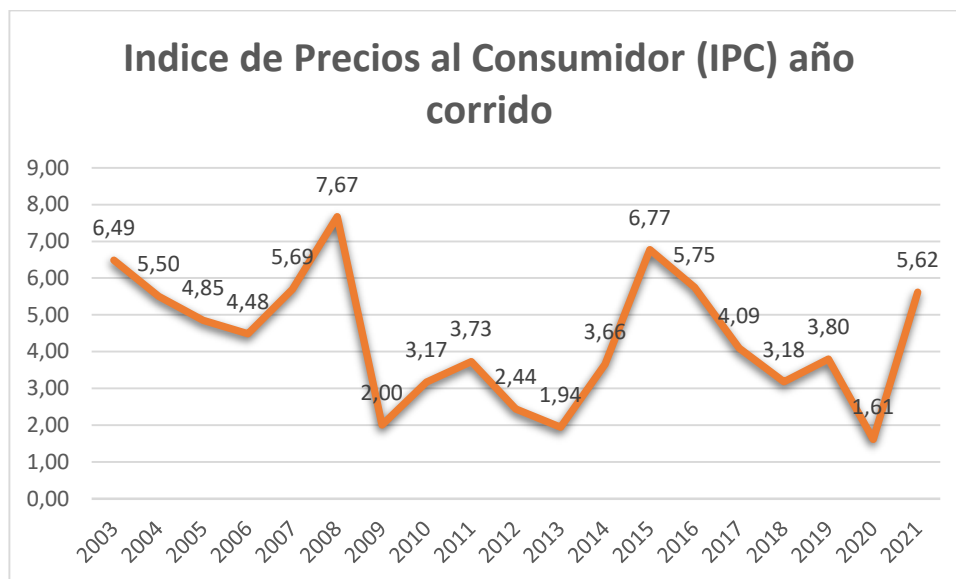
Nota. El grafico 10.2 deja ver la evolución de los precios de los distintos bienes resaltando el comportamiento de estos hacia un indicador en rojo. Tomado de, Tomado de, *Perspectivas Económicas Corficolombiana Proyecciones 2022: Turbulencia en el Despegue*, Dirección Ejecutiva de Investigaciones Económicas, Corficolombiana, (2022).

El grafico 10.2 de muestra del incremento de los distintos bienes, donde se reflejan mayores precios de metales, energía, alimentos, fertilizantes y plásticos mostrando indicadores en rojo para lo presentado a lo largo de diciembre de 2019 y noviembre de 2021.

Lo descrito anteriormente evidencia el comportamiento de la inflación a nivel global, cuyo comportamiento deja en contraste el aumento de la inflación a lo largo de la recuperación presentada para el año 2021. A continuación, se refleja el comportamiento de la inflación en Colombia durante los últimos años y como ha sido su comportamiento a lo largo del año 2021. En primera medida, el grafico 10.3 presenta el Índice de Precios al Consumidor (IPC) de Colombia año corrido con base al mes de diciembre de 2018.

Grafico 10.3

Índice de Precios al Consumidor (IPC) de Colombia año corrido

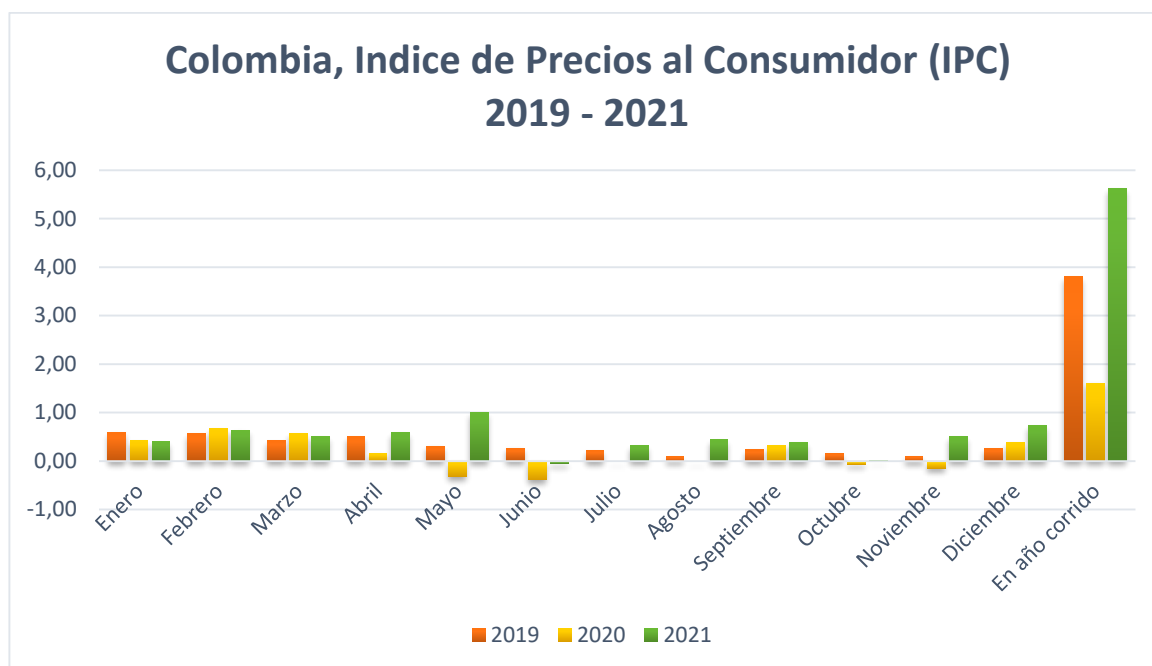


Nota. El grafico presenta el comportamiento del IPC año corrido para Colombia desde 2003 al año 2021. Elaboración propia. Datos tomados de, *Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), Índice de Precios al Consumidor IPC*, (2022).

En ese sentido, el grafico da razón al comportamiento del IPC año corrido durante los últimos años evidenciado un incremento para 2021 de 5,62% de este indicador, no visto desde el año 2016 donde fue de 5,75%, además de este comportamiento, se hace notoria la diferencia con respecto al año 2020 y 2019 donde este indicador presenta un comportamiento de apenas 1,61% y 3,80% respectivamente. Este comportamiento se refleja de forma más clara mediante el grafico 10.4 el cual deja ver Índice de Precios al Consumidor IPC variación mensual desde 2019 al 2021 con base al mes de diciembre de 2018.

Grafico 10.4

Índice de Precios al Consumidor IPC variación mensual 2019 - 2021.

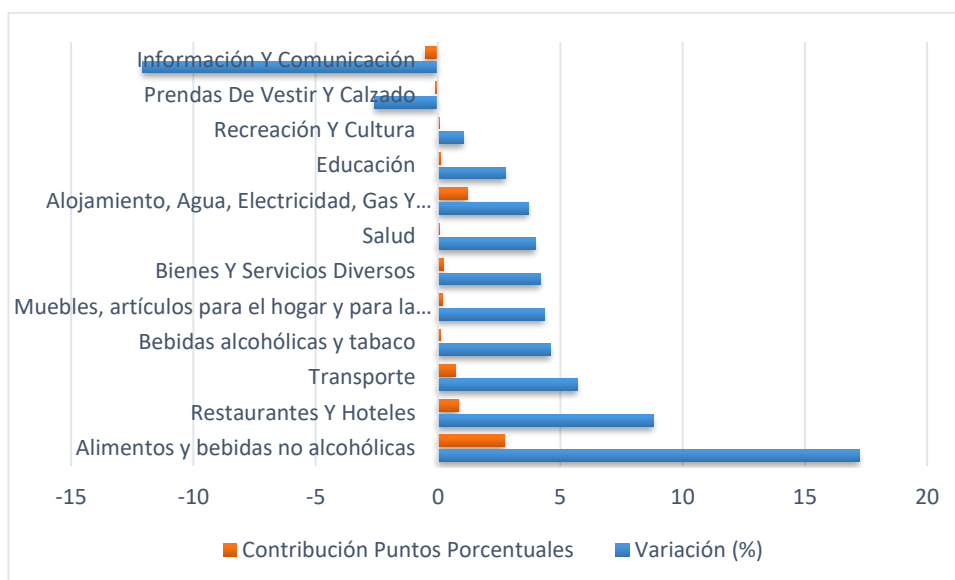


Nota. El grafico presenta el Índice de Precios al Consumidor (IPC) variación mensual y año corrido 2019 – 2021. Elaboración propia. Datos tomados de, *Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), Índice de Precios al Consumidor IPC*, (2022).

Tal como lo refleja el grafico se hace notoria la diferencia en el IPC con respecto a lo presentado en el año 2021 y años anteriores, llegando incluso a presentar variaciones negativas de este indicador durante el año 2020. A su vez, es clave resaltar que el comportamiento de este indicador para el año 2021 estuvo relacionada con una mayor participación para algunos sectores, contribuyendo ampliamente al comportamiento de la inflación, lo anterior se refleja mediante el grafico 10.5.

Grafico 10.5

IPC Variación y Contribución Anual Según divisiones de gasto año 2021



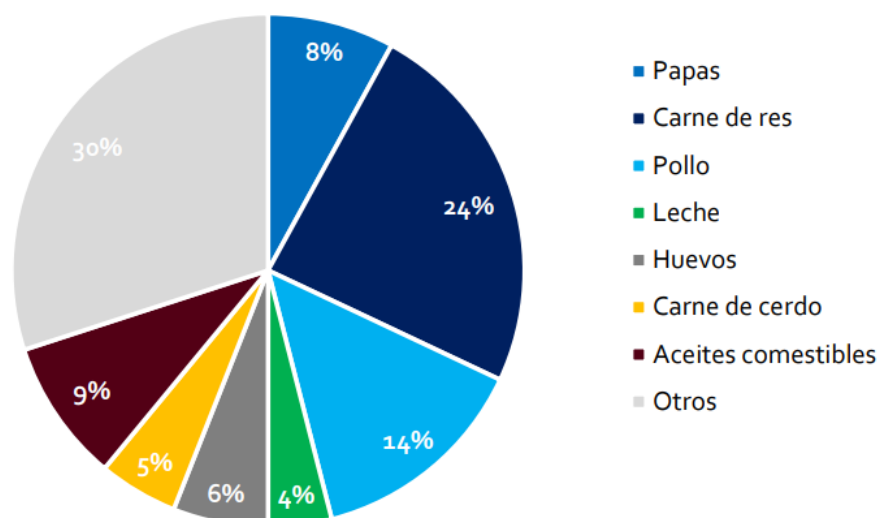
Nota. El gráfico presenta la Variación y contribución anual del IPC Según divisiones de gasto para el año 2021. Elaboración propia. Datos tomados de, *Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), Índice de Precios al Consumidor IPC, (2022).*

De lo presentado en el gráfico 10.5 se destaca la variación del IPC por divisiones durante el año 2021, Los mayores contribuyentes a las fluctuaciones anuales de alimentos y bebidas no alcohólicas, alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles, restaurantes y hoteles aportaron 4,79 puntos porcentuales a la suma anual de estas fluctuaciones. Como se puede ver en el gráfico, el mayor contribuyente a las fluctuaciones del IPC de 2021 está en las categorías de alimentos y bebidas no alcohólicas, por lo que los alimentos representan la mayor parte del aumento acelerado de precios en Colombia el año pasado.

En este sentido, es un rubro que tiene un impacto importante en los hogares colombianos, por lo que es necesario mostrar la participación de algunos de los principales productos en la inflación de alimentos. Así, el Gráfico 10.6 muestra las contribuciones de varios productos que han contribuido al alza de los precios de los alimentos en el último año.

Gráfico 10.6

Participación de los principales productos dentro de la inflación de alimentos de los últimos 12 meses (feb-21 – feb-22)



Nota. El gráfico presenta la participación de los principales productos de la inflación de alimentos en Colombia durante el periodo comprendido por febrero de 2021 hasta febrero de 2022. Tomado de, *Perspectiva sectorial: Agroindustria. Inflación de alimentos volando: panorama y medidas anunciadas*, Corficolombiana, (2022)

Utilizando el gráfico anterior, podemos identificar siete productos que en conjunto pueden explicar el 70% de la variación anual promedio de los últimos 12 meses. Nuevamente, como se puede ver en el gráfico 10.6, las papas, la carne de res, cerdo, pollo, huevos, leche y aceite de cocina explican principalmente el aumento de los precios de los alimentos en el último año, que es la causa de la inflación de los alimentos. del rápido aumento. La carne de res y el pollo tienen la mayor participación de mercado.

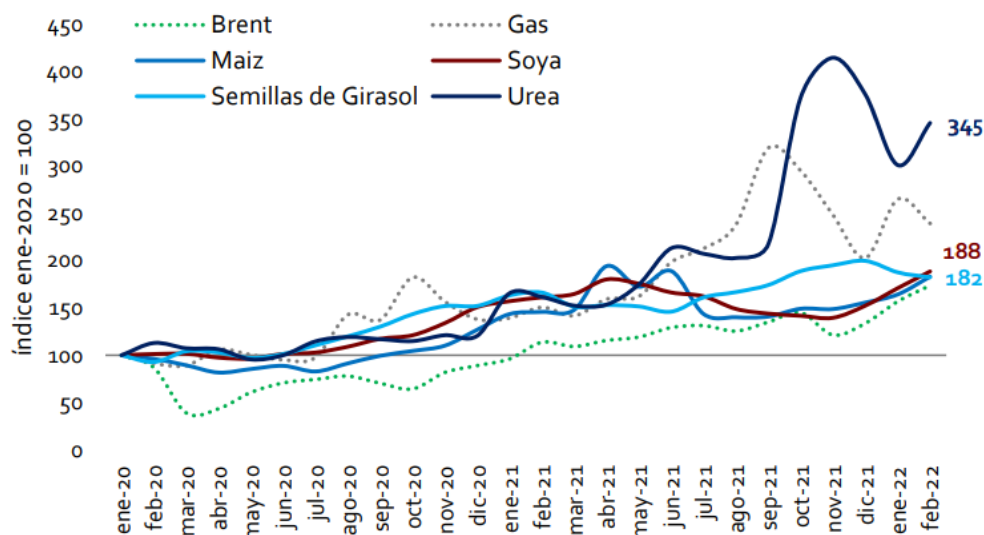
De hecho, el análisis anterior muestra que, en general, los precios de los alimentos han aumentado desde mediados de 2021. La importancia del aumento significativo en los precios de los alimentos tiene más que proporción con la población pobre.

En segundo lugar, el factor determinante del aumento de los precios de los productos fue el aumento de los precios de los insumos, que tuvo un impacto transversal en los siete productos que determinaron la dinámica de la inflación reciente de alimentos. En otras palabras, el Gráfico 10.7 refleja el comportamiento

de los precios internacionales. De los principales insumos agrícolas y otros determinantes que inciden directamente en la producción nacional de alimentos.

Grafico 10.7

Precio Internacional de los Principales Insumos Agrícolas y otros Determinantes



Nota. El grafico presenta el precio internacional de los principales insumos agrícolas y otros determinantes desde enero de 2020 a febrero de 2022. Tomado de, *Perspectiva sectorial: Agroindustria. Inflación de alimentos volando: panorama y medidas anunciadas*, Corficolombiana, (2022).

De hecho, el gráfico muestra el aumento de los precios de los principales insumos agrícolas necesarios para la producción de alimentos en Colombia. En suma, la coyuntura internacional muestra un alza sostenida en los precios de los principales insumos., (Corficolombiana, 2022).

Por su parte, El aumento de los precios de los fertilizantes ha afectado el costo de cultivos como la papa en Colombia, pero el maíz, la soya y los productos que Colombia importa para la producción de alimentos balanceados para animales son carne de res, cerdo, pollo, huevos, leche. , (Corficolombiana, 2022), para ampliar la información que establece el impacto de los insumos importados dentro de los productos que participan en la inflación de los alimentos, la tabla 13.2 el apéndice muestra la contribución

estimada de los choques identificados a la inflación por alimentos y la inflación general de los siete productos identificados.

De dicho modo, dando claridad a lo descrito en este apartado, se da muestra de que los datos establecidos reflejan el comportamiento al alza en el Índice de Precios al Consumidor para el año 2021 en Colombia, esto como reflejo de la recuperación económica en el consumo de los colombianos y los mayores costos de transporte e insumos importados que se ven reflejados en los bienes que se producen en el País. En concordancia, la participación en el incremento de la inflación en el país estuvo determinada por segmentos como Alimentos y bebidas no alcohólicas, vivienda, agua, electricidad, gas y otros combustibles, restaurantes y hoteles. Estas categorías aportaron 4,79 puntos, el 5,62%, a la inflación de 2021. De manera similar, dentro de estas categorías, los comestibles han descrito muchos de los fuertes aumentos de precios en Colombia durante el último año. Esto se debe al aumento del precio de los insumos de importación necesarios para la producción.

11 Conclusión y Recomendaciones

El conjunto de datos analizados para los tres objetivos da muestra de lo sensible que es el comercio internacional y el transporte marítimo a las crisis económicas. Inicialmente se constata el incremento de los fletes del transporte marítimo, así como las ineficiencias en la cadena de suministros que impactaron directamente el precio del transporte de mercancías, por otro lado, la recuperación del comercio internacional ha dado impulso a un mayor flujo de importaciones que contribuyen al déficit de la balanza de pagos colombiana, unido a esto un índice de precios con un relativo aumento ante la recuperación económica deteriora la calidad de vida de la población con menores recursos.

Dando amplitud a lo anterior, es evidente como los comportamientos de la demanda y oferta de productos pueden alterar el rumbo de los intercambios comerciales, por un lado, la crisis generada por la pandemia del Covid-19 durante el año 2020, provoco una disminución de la demanda de productos que se vio luego impulsada por una recuperación económica para el siguiente año, de este modo, ante una demanda

creciente de productos la oferta no permitía suplir esta demanda, lo que unido a las interrupciones en la cadena de suministros y el incremento en los fletes del transporte marítimo incrementaron aún más los precios de los bienes de consumo.

En síntesis, es pertinente tener en cuenta que la extensión y profundidad de lo que pueda suceder dentro del comercio internacional y lo relacionado con las operaciones de las cadenas de suministro y el desarrollo con normalidad del transporte de mercancías en los principales puertos que evite el incremento de los fletes, depende del grado de impacto de la crisis, la recuperación ha marcado un incremento de los fletes, que en el largo plazo podrían llegar a bajar con un desarrollo normal del transporte de mercancías, sin embargo, de seguir las restricciones por la crisis del Covid – 19 en las principales economías, esto tendrá repercusiones para el comercio internacional y para el transporte de mercancías que seguirán agravando el incremento de la inflación.

Por otro lado, la evolución del comportamiento de la inflación durante el año 2021 da una evidencia de lo reflejado para este indicador en el corto plazo, donde esas variaciones son producto de la recuperación económica alterada por una alta demanda agregada de productos y una oferta que no responde a la misma, a su vez el costo del transporte está directamente relacionado con el incremento en el precio de los productos y de los insumos necesarios para producirlos.

De lo anterior es importante resaltar que, las medidas económicas que den respuesta a esta crisis de contenedores deben estar dirigidas a disminuir los precios de los bienes de consumo, En este sentido, se logra una inflación baja o niveles de precios generalmente estables, ya que surgen tensiones inflacionarias cuando la oferta de dinero supera el crecimiento de la producción, aumentando la demanda agregada que la oferta no puede satisfacer. Hacer es una meta macroeconómica importante y requiere el logro de la contracción políticas de demanda con costos tanto monetarios como financieros.

Dando finalidad y sumado a lo ya dicho, es necesario buscar la mayor especialización de los flujos marítimos que permita el correcto transporte y movimiento de mercancía a nivel global, siendo esto

primordial para superar los cuellos de botella en las cadenas de suministro, sin embargo, esto requiere la presencia de instalaciones apropiadas que deben permitir la movilización de mercancías de transporte y por lo tanto adaptarse a los cambios en el sistema a medida que los puertos ingresan a nuevos mercados de suministro y satisfacen las nuevas necesidades del transporte comercial.

12 Referencias

- (UNCTAD), C. d. (2021). *REVIEW OF MARITIME TRANSPORT*. Obtenido de https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2021_en_0.pdf
- Analdex. (2021). *Crisis marítima en puertos de China y EE.UU. cuadruplicó los precios de los fletes*. Obtenido de <https://www.analdex.org/2021/08/31/crisis-maritima-en-puertos-de-china-y-ee-uu-cuadruplico-los-precios-de-los-fletes/>
- Analdex. (2021). *Fletes marítimos espantan, Analdex advierte inflación mundial*. Obtenido de <https://www.analdex.org/2021/09/06/fletes-maritimos-espantan-analdex-advier-te-inflacion-mundial/>
- ANALDEX. (2022). *Informe de Importaciones enero – diciembre de 2021*. Obtenido de <https://www.analdex.org/2022/03/14/informe-de-importaciones-enero-diciembre-de-2021/>
- ANDI. (2021). *Balance 2021 y perspectivas 2022*. Obtenido de <http://www.andi.com.co/uploads/Balance%202021%20y%20Perspectivas%202022%20-%20ANDI%20BMM.pdf>
- ANDI. (2021). *Boletín Quincenal - Gerencia de Logística, Transporte e Infraestructura*. Obtenido de <http://www.andi.com.co/Uploads/Bolet%C3%ADn%2018-346.%20Informe%20ICTC%20Agosto%202021.pdf>
- Asociación Nacional de Comercio Exterior (ANALDEX). (2022). *Gestión gremial en la crisis de contenedores y logística internacional*. Obtenido de <https://www.analdex.org/2022/02/11/gestion-gremial-en-la-crisis-de-contenedores-y-logistica-internacional/>
- Banco de la República. (2021). *Análisis de las perturbaciones recientes en las cadenas logísticas globales y su impacto en los mercados de las importaciones colombianas*. Informe de Política Monetaria |.

- BBC, C. B. (2021). *La emergencia de los contenedores: cómo una de las mayores crisis del transporte marítimo de la historia puede afectar tu bolsillo*. Obtenido de <https://asociacionavieros.com/wp-content/uploads/2021/08/la-emergencia-de-los-contenedores-como-una-de-las-mayores-crisis-del-transporte-maritimo-de-la-historia-puede-afectar-tu-bolsillo.pdf>
- Burguet, C. S. (2007). Los costes de transporte en la teoría del comercio internacional: modelos y aplicaciones. *ICE Revista de Economía*. Obtenido de https://www.researchgate.net/publication/28167275_Los_costes_de_transporte_en_la_teor%C3%ADa_del_comercio_internacional_modelos_y_aplicaciones
- Carbaugh, R. J. (2009). *Economía Internacional*. Cengage Learning .
- CEPAL. (2020). *Informe Portuario 2020: el impacto de la pandemia del COVID-19 en el comercio marítimo, transbordo y throughput de los puertos de contenedores de América Latina y el Caribe*. Obtenido de https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/46979/S2100302_es.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- CEPAL. (2020). *Los efectos del COVID-19 en el comercio internacional y la logística*. Obtenido de https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/45877/1/S2000497_es.pdf
- Corficolombiana. (2022). *Inflación de alimentos volando: panorama y medidas anunciadas*. Obtenido de <https://investigaciones.corficolombiana.com/documents/38211/0/Perspectiva%20Sectorial%20Agroindustria%20VF.pdf/98da1bf7-a057-d32f-671e-0668555af739>
- Corficolombiana. (2022). *Perspectivas Económicas Corficolombiana Proyecciones 2022: Turbulencia en el Despegue*. Obtenido de https://investigaciones.corficolombiana.com/macroeconomia-y-mercados/informe-anual/perspectivas-economicas-2022-turbulencia-en-el-despegue/informe_1069805#:~:text=A%20pesar%20de%20la%20turbulencia,la%20recuperaci%C3%B3n%20proyectada%20para%20Chile.

DANE. (2021). *Balanza Comercial- Inodorme septiembre 2021*. Obtenido de <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/comercio-Internacional/balanza-comercial>

DANE. (2022). DANE. Obtenido de DANE: <https://www.dane.gov.co/index.php/comunicados-y-boletines/comercio-exterior/balanza-comercial>

DANE. (2022). DANE. Obtenido de <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/precios-y-costos/indice-de-precios-al-consumidor-ipc>

Engels, F. (s.f.). *Protección y libre cambio*.

FEDESARROLLO. (2021). *TENDENCIA ECONÓMICA - Editorial: Perspectivas económicas 2021-2022*. Obtenido de https://www.repository.fedesarrollo.org.co/bitstream/handle/11445/4232/TE_No_223_2021_En%201%C3%ADnea.pdf?sequence=3&isAllowed=y

Girardotti, L. M. (2003). *ECONOMIA DE TRANSPORTE, FUNCION ECONOMICA DEL TRANSPORTE*. Facultad de Ingeniería UBA. Obtenido de <http://materias.fi.uba.ar/6808/contenidos/FuncionEconomicaTransporte.pdf>

Góndola, F. V., & Wong, Y. (2021). IMPACTO DEL COVID-19 EN LOS PUERTOS DE CONTENEDORES DE PANAMA. *REVISTA SABERES APUDEP*.

González, J. R., Avila, A. M., & Sosa, Y. A. (2017). Transporte marítimo internacional: aspectos operativos y comercio, logística portuaria, aspectos jurídicos y comerciales, prospectiva para Colombia. *Journal de Ciencia e Ingeniería*, 18-31. Obtenido de <https://jci.uniautonoma.edu.co/2018/2018-3.pdf>

González-Laxe, F., & Novo-Corti, I. (2016). Concentración, especialización y liderazgo de los puertos españoles. Análisis de los efectos de la crisis económica. *Investigaciones Regionales – Journal of*

- Regional Research*, 37 - 65. Obtenido de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5808075>
- Jedlicki, C. (2007). El Intercambio Desigual. *La Alianza Global Jus Semper*. Obtenido de https://jussemper.org/Inicio/Resources/Jedlicki_IntercambioDes.pdf
- Michael, P. (1982). *La ventaja Competitiva de las Naciones*.
- Miliades, C. (1980). *Economía Internacional*. Mexico: Mc Graw-Hill.
- Ministerio de Comercio, I. y. (2021). *Informe de importaciones y balanza comercial de Colombia*. Obtenido de <https://www.mincit.gov.co/getattachment/estudios-economicos/estadisticas-e-informes/informes-de-importaciones-colombianas-y-balanza-co/2021/septiembre/oe-mab-informe-de-importaciones-y-balanza-comercial-septiembre-2021.pdf.aspx>
- Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. (2021). *Informe de Importaciones y balanza comercial de Colombia*. Obtenido de <https://www.mincit.gov.co>
- Mochón, F. (2009). *Economía, Teoría y Política*.
- Montoya, J. S. (2001). *Introducción al Estudio del Transporte*. Bogotá: U. Externado de Colombia.
- Monzon, M. H. (2009). *Guía de orientación al usuario del transporte acuático*. Lima.
- Rodríguez, J. (2007). *Aspectos generales del transporte terrestre y del régimen de tránsito aduanero*. . Universidad Externado de Colombia.
- Sánchez, R. J. (2012). *Una síntesis de la evolución de la economía mundial y del comercio marítimo en América Latina y el Caribe desde la crisis de 2009*. CEPAL. Obtenido de https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/36108/FAL-314-WEB_es.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Sánchez, R. J., & Salas, G. P. (2009). *LA CRISIS ECONÓMICA Y EL SECTOR*. CEPAL. Obtenido de https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/36134/1/FAL-271-WEB_es.pdf

Tomassian, G., & Sánchez, R. (2010). *La Industria del Transporte marítimo y las crisis económicas*. CEPAL. Obtenido de <https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/6352/lcl3206e.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

UNCTAD. (2021). *Actualización del Comercio Mundial*. Obtenido de <https://unctad.org/es/news/el-comercio-mundial-alcanza-su-nivel-mas-alto-tras-la-crisis-de-covid-19>

UNCTAD. (2021). *Informa Sobre el Transporte Marítimo*. Obtenido de https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2021summary_es.pdf

Vidal, d. C., & Hidalgo, N. R. (2017). *factores que generaron la crisis en el sector naviero de transporte de contenedores y los cambios en la configuración de las líneas navieras entre los años 2014 y 2016*. UNIVERSIDAD PERUANA DE CIENCIAS APLICADAS. Obtenido de https://repositorioacademico.upc.edu.pe/bitstream/handle/10757/623136/Estrada_va.pdf?sequence=5&isAllowed=y

13 Anexos

13.1 Anexos – Primer Objetivo

Grafico 13.1

Exportaciones Reales Mundiales y Tráfico de Contenedores

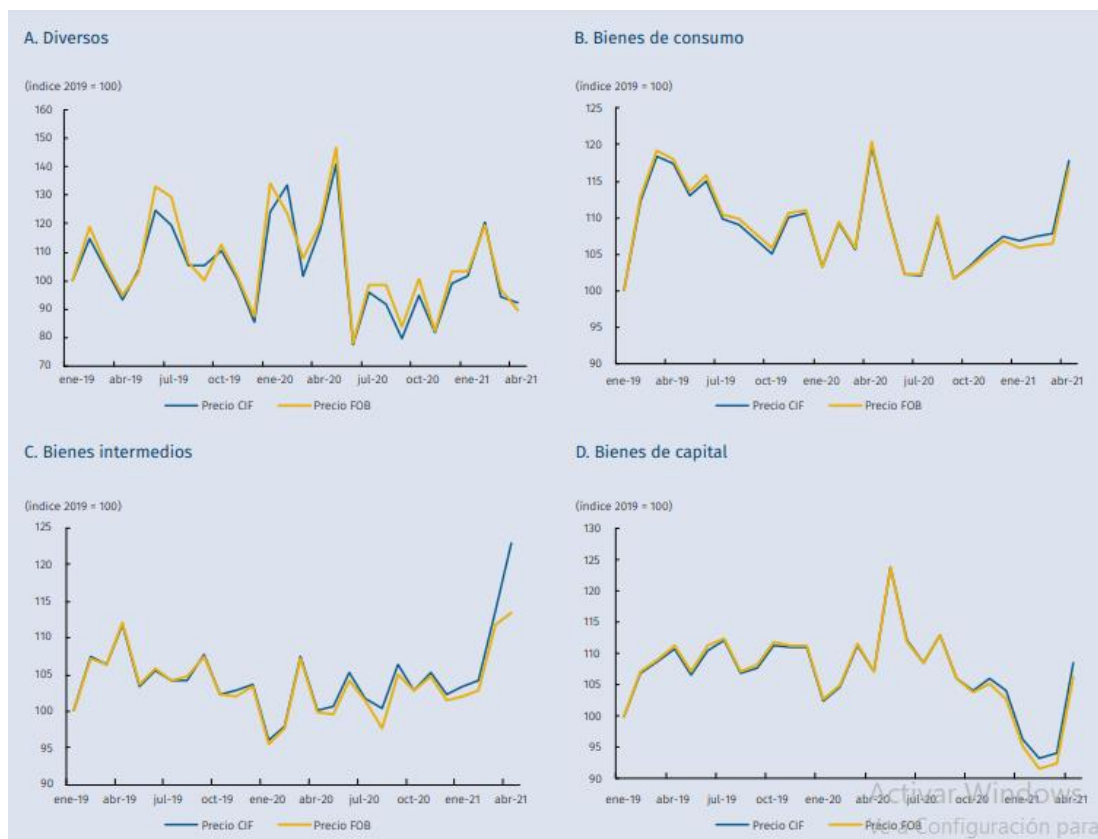


Nota. El grafico 10.1 refleja el incremento de las exportaciones reales mundiales y el tráfico de contenedores para un periodo que comprende a noviembre de 2019 hasta mayo de 2021. Tomado de *Análisis de las perturbaciones recientes en las cadenas logísticas globales y su impacto en los mercados de las importaciones colombianas*, por Banco de la Republica, *Informe de Política Monetaria*, (2021).

El grafico representa que la recuperación del comercio se produjo luego de las fuertes caídas del segundo trimestre de 2020 y se ha dado de forma más rápida de lo esperado. Una parte importante de estos bienes se moviliza por medio del transporte marítimo, lo cual habría sido un factor determinante de la congestión en los puertos y de la escasez de contenedores, (Banco de la Republica, 2021).

Grafico 13.2

Índices de Precios en Dólares de las Importaciones por tipo de Producto



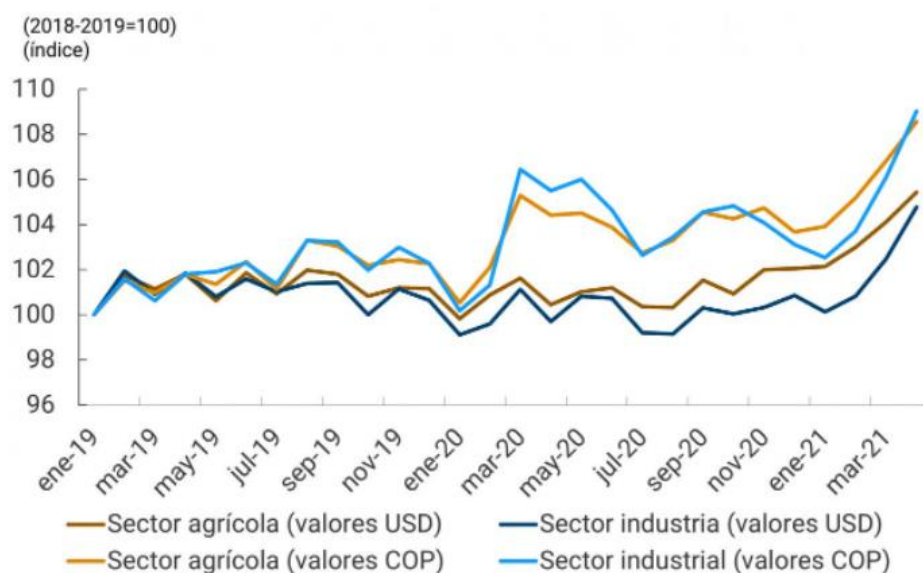
Nota. El gráfico 10.2 representa el comportamiento de los Índices de precios en dólares de las importaciones por tipo de producto en un periodo que comprende a enero de 2019 hasta abril de 2021. Tomado de *Análisis de las perturbaciones recientes en las cadenas logísticas globales y su impacto en los mercados de las importaciones colombianas*, por Banco de la Republica, *Informe de Política Monetaria* (2021).

En ese sentido, el fenómeno de aumento de precios durante todo 2021 tal como lo muestra el gráfico se concentra en los bienes intermedios, cuyo índice de precios alcanza en marzo y abril un nivel muy superior al promedio de los últimos dos años. Nótese, además, que el aumento del costo de los fletes, dado por la diferencia entre los valores CIF y FOB, es mucho mayor para los bienes intermedios. Por su parte, los bienes de consumo y los bienes de capital muestran un aumento de precios en el último mes de la muestra, pero su nivel sigue siendo comparable con su promedio histórico reciente, (Banco de la Republica, 2021).

No obstante, los bienes intermedios importados para la industria y la agricultura han tenido aumentos de precios en 2021 que no se observan en años recientes, (Banco de la Republica, 2021). Para ilustrar el impacto potencial de la inflación de los precios de los insumos importados, el Banco de la Republica (2021), mediante el cálculo del índice que mide el impacto de los costos de los importados sobre los costos totales de la agricultura y la industria, se determinan los costos promedio del agro y la industria si todo permanece constante, excepto los costos de los insumos importados, donde se evidencia el cálculo para dos versiones de este índice para cada sector; una en la que la tasa de cambio está constante y otra en la que se ajusta de acuerdo con la tasa de cambio representativa (TRM) de cada período, lo cual se evidencia en el grafico 7.8.

Grafico 13.3

Índices de impacto de costos de importación en los costos totales de las firmas agrícolas y manufactureras



Nota. El grafico 10.3 representa el impacto de los costos de importación en las firmas agrícolas y manufactureras para la tasa de cambio está constante y la tasa de cambio representativa (TRM) de cada período, desde enero de 2019 hasta marzo de 2021. Tomado de, *Análisis de las perturbaciones recientes en las cadenas logísticas*

globales y su impacto en los mercados de las importaciones colombianas, por Banco de la Republica, Informe de Política Monetaria, (2021).

De este modo, los índices de costos en pesos (ilustrados con líneas punteadas) muestran una tendencia creciente durante los últimos dos años, con un crecimiento acumulado superior al 8% desde enero de 2019. Por su parte, los índices en dólares (ilustrados con líneas sólidas) son más o menos estables hasta principios de 2021. Desde entonces aumentan de forma consistente con el incremento en el precio internacional de los insumos importado, es decir, el aumento de costos observado en 2020 se debió, sobre todo, a la variación de la tasa de cambio, mientras que el de costos en 2021 se debió en mayor medida a aumentos en los precios de importación en dólares, (Banco de la Republica, 2021).

Durante lo corrido de 2021 los índices de costos en pesos del agro y la industria han crecido un 4% y un 5,2%, respectivamente. Nótese, sin embargo, que el aumento observado en los primeros meses del año 2021 es comparable con el observado durante los primeros meses de 2020. Aun así, la inflación anual de este índice de costos para el agro y la industria desde abril de 2020 hasta abril de 2021 es del 3,2% y del 2,9%, respectivamente, donde el informe reitera que el aumento durante ese periodo es causado por el incremento en los precios internacionales, (Banco de la Republica, 2021).

13.2 Anexos – Segundo Objetivo

Tabla 13.1

Principales productos importados, US\$ millones

CUCI	Descripción	Enero- diciembre		Variación
		2020	2021	
78	vehículos de carretera (incluso aerodeslizantes)	3.837	5.380	40,2
54	Productos medicinales y farmacéutico	2.679	4.119	53,7
76	Aparatos y equipo para telecomunicación y para grabación y reproducción de sonido	3.244	3.924	21
33	Petróleo productos derivados del petróleo y producto conexos	2.047	3.703	80,9
67	Hierro y acero	1.411	3.086	118,7
51	Productos químicos orgánicos	1.921	3.026	57,5

4	Cereales y preparados orgánicos	2.126	2.756	29,6
77	Maquinaria aparatos y artefactos eléctricos n.e.p. y sus partes y piezas eléctricas (incluso las contrapartes no eléctricas n.e.p. del equipo eléctrico de uso doméstico)	1.771	2.448	38,3
74	Maquinaria y equipo industrial en general n.e.p. y partes y piezas de máquinas n.e.p.	1.906	2.359	23,7
57	Plásticos en formas primarias	1.235	2.096	69,8
65	Hilados tejidos artículos confeccionados de fibras textiles n.e.p. y productos conexos	1.538	1.869	21,5
75	Máquinas de oficina y máquinas de procesamiento automático de datos	1.371	1.694	23,6
59	Materiales y productos químicos n.e.p.	1.220	1.537	25,9
89	Artículos manufacturados diversos n.e.p.	1.118	1.496	33,8
79	Otro equipo de transporte	731	1.399	91,5
Subtotal		28.155	40.894	45,2
Participación %		64,7	66,9	
Total importaciones		43.489	61.101	40,5

Nota. El gráfico presenta los principales productos importados durante el año 2021 en millones de dólares y su variación con respecto al año anterior. Elaboración propia. Datos tomados de, *Informe de Importaciones y balanza comercial de Colombia, Oficina de Estudios Económicos, Ministerio de Comercio, Industria y Turismo*, (2021).

La tabla anterior da muestra de que, en el año 2021, los quince principales productos importados representaron el 66,9% del total. A su vez da muestra de los quince grupos de productos que crecieron durante el año 2021, dentro de esos sobresalen los incrementos en: hierro y acero, otro equipo de transporte, derivados de petróleo, plásticos en formas primarias, productos químicos orgánicos, y productos medicinales y farmacéuticos, entre otros, para lo corrido del año 2021, (Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, 2021).

13.3 Anexos – Tercer Objetivo

Tabla 13.2

Contribución estimada de los choques identificados sobre la inflación desagregada por alimento y en la inflación total de los 7 productos identificados

Contribución de cada choque a la inflación por alimento	Contribución de cada choque por alimento a la inflación de los 7 productos identificados
---	--

Productos	Insumos analizados	Ciclo de cultivo	Inflación importada y otros costos no observados	Insumos analizados	ciclo de cultivo	Inflación importada y otros costos no observados
Huevos	83%	0%	17%	7%		15%
Pollo	83%	0%	17%	17%		3%
Carne de Cerdo	79%	0%	21%	6%		1%
Leche	80%	0%	20%	5%		1%
Carne de res	76%	0%	24%	26%		8%
Papa	22%	40%	38%	2%	5%	4%
Aceites comestibles	68%	0%	32%	9%		4%
Total	71%	5%	24%	7%	5%	24%

Nota. El gráfico presenta la contribución estimada de los choques identificados sobre la inflación desagregada por alimento y en la inflación total de los 7 productos identificados. Elaboración propia. Datos tomados de, *Perspectiva sectorial: Agroindustria. Inflación de alimentos volando: panorama y medidas anunciadas*, Corficolombiana, (2022).

El gráfico de muestra de la contribución de cada choque a la inflación por alimento, donde para productos como el huevo se analiza el 83% de los insumos, a lo que corresponde una participación del 17% de la inflación importada y otros costos no observados, a su vez, se evidencia que la mayor inflación importada y otros costos no observados la presenta productos como la papa al analizar los insumos requeridos dentro de su producción, (Corficolombiana, *Inflación de alimentos volando: panorama y medidas anunciadas*, 2022).