



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
CARRERA GESTIÓN EMPRESARIAL INTERNACIONAL**

TEMA:

**Análisis De Las Tarifas Spot De Contenedores Y Su Impacto En
Los Principales Productos De La Ruta Comercial Entre Ecuador Y
China**

AUTORES:

Ortiz Moscoso, Maria Elena

**Trabajo de titulación previo a la obtención del título de
Licenciada en Gestión Empresarial Internacional**

Ramírez González, Giancarlo Jaime

**Trabajo de titulación previo a la obtención del título de
Ingeniero en Gestión Empresarial Internacional**

TUTOR:

Paredes Alcívar Fernando Andrés

Guayaquil, Ecuador

14 de septiembre del 2020



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
CARRERA GESTIÓN EMPRESARIAL INTERNACIONAL

CERTIFICACIÓN

Certificamos que el presente trabajo de titulación fue realizado en su totalidad por **Ortiz Moscoso María Elena**, como requerimiento para la obtención del título de **Licenciada en Gestión Empresarial Internacional** y **Ramírez González Giancarlo Jaime** como requerimiento para la obtención del título de **Ingeniero en Gestión Empresarial Internacional**.

TUTOR (A)

f. _____
Ing. Paredes Alcívar, Fernando Andrés, Mgs.

DIRECTOR DE LA CARRERA

f. _____
Ing. Hurtado Cevallos, Gabriela Elizabeth, Mgs.

Guayaquil, a los 14 del mes de septiembre del año 2020



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
CARRERA GESTIÓN EMPRESARIAL INTERNACIONAL

DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

Yo, **Ortiz Moscoso, María Elena**

DECLARO QUE:

El Trabajo de Titulación, **Análisis De Las Tarifas Spot De Contenedores Y Su Impacto En Los Principales Productos De La Ruta Comercial Entre Ecuador Y China** previo a la obtención del título de **Licenciada en Gestión Empresarial Internacional**, ha sido desarrollado respetando derechos intelectuales de terceros conforme las citas que constan en el documento, cuyas fuentes se incorporan en las referencias o bibliografías. Consecuentemente este trabajo es de nuestra total autoría.

En virtud de esta declaración, nos responsabilizamos del contenido, veracidad y alcance del Trabajo de Titulación referido.

Guayaquil, a los 14 del mes de septiembre del año 2020

f. _____
Ortiz Moscoso, María Elena



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
CARRERA GESTIÓN EMPRESARIAL INTERNACIONAL

DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

Yo, Ramírez González, Giancarlo Jaime

DECLARO QUE:

El Trabajo de Titulación, **Análisis De Las Tarifas Spot De Contenedores Y Su Impacto En Los Principales Productos De La Ruta Comercial Entre Ecuador Y China** previo a la obtención del título de **Ingeniero en Gestión Empresarial Internacional**, ha sido desarrollado respetando derechos intelectuales de terceros conforme las citas que constan en el documento, cuyas fuentes se incorporan en las referencias o bibliografías. Consecuentemente este trabajo es de nuestra total autoría.

En virtud de esta declaración, nos responsabilizamos del contenido, veracidad y alcance del Trabajo de Titulación referido.

Guayaquil, a los 14 del mes de septiembre del año 2020

f. _____
Ramírez González, Giancarlo Jaime



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
CARRERA GESTIÓN EMPRESARIAL INTERNACIONAL

AUTORIZACIÓN

Nosotros, **Ortiz Moscoso, María Elena & Ramírez González, Giancarlo Jaime**

Autorizamos a la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil a la **publicación** en la biblioteca de la institución del Trabajo de Titulación, **Análisis De Las Tarifas Spot De Contenedores Y Su Impacto En Los Principales Productos De La Ruta Comercial Entre Ecuador Y China**, cuyo contenido, ideas y criterios son de nuestra exclusiva responsabilidad y total autoría.

Guayaquil, a los 14 del mes de septiembre del año 2020

LOS AUTORES:

f. _____
Ortiz Moscoso, María Elena

f. _____
Ramírez González, Giancarlo Jaime



UNIVERSIDAD CATÓLICA

DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS

CARRERA GESTIÓN EMPRESARIAL INTERNACIONAL

REPORTE DE URKUND

secure.orkund.com/old/view/74944988-802453-375001#q1bKLvayio7VUSrOTM/LTMtMTsxLTIWYmQgFAA==

URKUND

Lista de fuentes Bloques Fernando Andrés Paredes Alcívar (fernando.paredes02@cu.ucsg.edu.ec)

Documento: [ORTIZ MOSCOSO MARÍA ELENA Y RAMÍREZ GONZÁLEZ GIANCARLO JAIME FINAL.docx](#) (D78243805)

Presentado: 2020-08-27 10:25 (-05:00)

Presentado por: mariaelena_98@outlook.com

Recibido: fernando.paredes02.ucsg@analysis.orkund.com

0% de estas 45 páginas, se componen de texto presente en 0 fuentes.

| Categoría | Enlace/nombre de archivo |
|----------------------|---|
| | ORTIZ MOSCOSO MARÍA ELENA Y RAMÍREZ GONZÁLEZ GIANCARLO JAIME AVANCE 100%.docx |
| Fuentes alternativas | |
| | ORTIZ MOSCOSO MARÍA ELENA Y RAMÍREZ GONZÁLEZ GIANCARLO JAIME AVANCE 50%.docx |
| | FINAL DEFINITIVO.docx |
| | Revision 3.docx |
| | Rengifo, Francisco FINAL.docx |

0 Advertencias. Reiniciar Exportar Compartir

100% #1 Activo Archivo de registro Urkund: Universidad Católica de Santiago de Guayaquil / ORTIZ MOSCOSO MARÍA ... 100%

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS CARRERA GESTIÓN EMPRESARIAL INTERNACIONAL

TEMA: Análisis De Las Tarifas Spot De Contenedores Y Su Impacto En Los Principales Productos De La Ruta Comercial Entre Ecuador Y China

AUTOR (ES): Ortiz Moscoso María Elena Ramírez González Giancarlo Jaime

Trabajo de titulación previo a la obtención del título de INGENIERO EN GESTIÓN EMPRESARIAL INTERNACIONAL

TUTOR: Paredes Alcívar Fernando Andrés Guayaquil, Ecuador (día) de (mes) del 2020

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS CARRERA GESTIÓN EMPRESARIAL INTERNACIONAL

CERTIFICACIÓN Certificamos que el presente trabajo de titulación fue realizado en su totalidad por Ortiz Moscoso María Elena y Ramírez González Giancarlo Jaime, como requerimiento para la obtención del título de (título que aspira obtener).

TUTOR (A)

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS CARRERA GESTIÓN EMPRESARIAL INTERNACIONAL

TEMA: Análisis De Las Tarifas Spot De Contenedores Y Su Impacto En Los Principales Productos De La Ruta Comercial Entre Ecuador Y China

AUTOR (ES): Ortiz Moscoso María Elena Ramírez González Giancarlo Jaime

Trabajo de titulación previo a la obtención del título de INGENIERO EN GESTIÓN EMPRESARIAL INTERNACIONAL

TUTOR: Paredes Alcívar Fernando Andrés Guayaquil, Ecuador (día) de (mes) del 2020

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS CARRERA GESTIÓN EMPRESARIAL INTERNACIONAL

CERTIFICACIÓN Certificamos que el presente trabajo de titulación fue realizado en su totalidad por Ortiz Moscoso María Elena y Ramírez González Giancarlo Jaime, como requerimiento para la obtención del título de (título que aspira obtener).

TUTOR (A)

Escribe aquí para buscar

21:52 27/8/2020

AGRADECIMIENTO

En primer lugar, le agradezco a Dios por estar conmigo en cada paso que doy, por haberle brindado a mis padres la oportunidad de otorgarme estudios en todas las etapas de mi vida. Agradezco a mis padres que fueron parte fundamental de todo este proceso, por todo su amor y comprensión, por motivarme cada vez que sentía desfallecer, por brindarme su apoyo incondicional y depositar su confianza en mí. A mi hermano menor que con sus locuras sin duda alegran mis días y me incentiva a ser mejor.

A mis amigos, les agradezco por todos los momentos compartidos, memorias que quedarán siempre en mí, por hacerme sentir su apoyo y motivación que ha sido lo más relevante en mi paso por las aulas universitarias, puesto que también formaron parte de este proceso conmigo.

A todos los maestros, quienes formaron parte de este ciclo, por dar lo mejor de ellos para que pueda ser una gran profesional, al brindar todos sus conocimientos y sus consejos. Sin duda alguna, los recordaré siempre.

Finalmente le doy gracias a mi amigo y compañero de tesis Giancarlo Ramírez por su amistad durante todos estos años, su apoyo y confianza para asumir este último reto; y a nuestro tutor de tesis Fernando porque sin su soporte académico y emocional esto no habría sido posible.

María Elena Ortiz Moscoso

AGRADECIMIENTO

A Dios, que me ha dado vida, salud, felicidad y me ha permitido llegar hasta donde hoy me encuentro, me ha guiado en cada paso que he dado en estos 22 años de vida.

A mis padres, Jaime Ramírez y Mery González, quienes han sabido educarme con amor y buenos valores, sin su apoyo incondicional, dedicación y entrega nada de esto sería posible. A mi hermana, Kimberly Ramírez, por ser jovial, un gran apoyo en mi vida y llenar de alegría a nuestra familia. A mi novia, Iliana Salazar por ser mi inspiración en este periodo de tesis, porque en el tiempo que llevo conociéndola siempre me ha apoyado y ayudado.

A mis grandes amigos les agradezco por todos los momentos compartidos, por estar ahí en mis momentos difíciles y a todos los maestros, quienes formaron parte de este ciclo, por dar lo mejor de ellos para que pueda ser un gran profesional, por brindarme todos sus conocimientos y sus consejos. Sin duda alguna, los recordaré siempre.

Finalmente a nuestro tutor Fernando, porque sin el soporte académico y emocional esto no habría sido posible y a mi compañera de tesis, Maria Elena Ortiz, por su amistad, paciencia y apoyo durante todos estos años, especialmente por la confianza, para afrontar este reto y alcanzar esta meta tan anhelada por ambos.

Giancarlo Jaime Ramírez González

DEDICATORIA

Dedico todo el esfuerzo realizado durante todos los años de estudio, a Dios que ha sido mi luz y que señaló el trayecto que hoy estoy feliz de haber recorrido.

A mis queridos padres, quienes siempre ha permanecido conmigo dandome el empuje necesario para culminar mis estudios, alentandome en las decisiones que tomo y brindandome su incondicional apoyo, ellos son la inspiracion de todos los actos que emprendo en mi vida y sin el amor de ellos no hubiese sido posible llegar a este punto; y a mi querido hermano que me motiva a ser cada día una mejor persona y una excelente profesional para lograr ser un buen ejemplo para el.

Y por último a todas aquellas personas que de alguna u otra manera han sido mi apoyo durante todos estos años

María Elena Oriz Moscoso

DEDICATORIA

El presente trabajo de grado se lo dedico a Dios porque me ha guiado siempre por el buen camino hasta este momento y que sé que seguirá guiándome por el resto de mi vida.

A mis padres, por ser los pilares fundamentales en mi vida, por su apoyo incondicional y sacrificio durante toda mi carrera universitaria, lo que me ha permitido llegar hasta aquí y convertirme en una profesional.

Y por último a todas aquellas personas que de alguna u otra manera han sido mi apoyo durante todos estos años.

Giancarlo Jaime Ramírez González



UNIVERSIDAD CATÓLICA

DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS

CARRERA GESTIÓN EMPRESARIAL INTERNACIONAL

TRIBUNAL DE SUSTENTACIÓN

Ing. Gabriela Hurtado Mgs.

DIRECTORA DE CARRERA

Ing. Wendy Arias Mgs.

COORDINADOR DEL ÁREA

Ing. Denise Baños Mgs.

OPONENTE



UNIVERSIDAD CATÓLICA

DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS

CARRERA GESTIÓN EMPRESARIAL INTERNACIONAL

CALIFICACIÓN

María Elena Ortiz Moscoso

Giancarlo Jaime Ramírez González

ÍNDICE GENERAL

| | |
|--|----|
| INTRODUCCIÓN | 2 |
| Antecedentes Del Problema | 2 |
| Formulación Del Problema | 6 |
| Objetivo General..... | 6 |
| Objetivos Específicos..... | 6 |
| Justificación | 7 |
| Hipótesis | 8 |
| Limitaciones..... | 8 |
| Delimitaciones | 8 |
| CAPÍTULO 1 | 10 |
| Marco Teórico..... | 10 |
| Tendencias Mundiales del Transporte Marítimo | 10 |
| Tarifas Spot..... | 11 |
| Tipos de cambio..... | 12 |
| Intercambio de divisas..... | 13 |
| Tipos de contenedores..... | 15 |
| Transporte Intermodal..... | 16 |
| Marco Conceptual..... | 18 |
| Comercio Exterior..... | 18 |
| Exportación | 19 |

| | |
|---------------------------------------|----|
| Importaciones..... | 19 |
| Cadena logística | 20 |
| Transporte Multimodal..... | 20 |
| Navieras | 20 |
| Consolidadoras de Carga..... | 21 |
| Puertos Marítimos | 21 |
| Contenedores..... | 22 |
| Políticas Arancelarias..... | 22 |
| Marco Legal | 22 |
| Acuerdos Comerciales Suscrito | 22 |
| Las Tasas Arancelarias..... | 23 |
| Marco Referencial..... | 25 |
| INCOTERMS..... | 25 |
| Marco Metodológico | 28 |
| Tipo de investigación - enfoque | 28 |
| Alcance | 30 |
| CAPÍTULO 2 | 32 |
| Factores de Inestabilidad..... | 32 |
| Factor Político | 32 |
| Factor Económico | 34 |
| Factor Climático | 37 |
| Factor Social | 38 |

| | |
|--|----|
| Datos Históricos..... | 41 |
| Valor del Yuan Chino (CNY) en Dólar Estadounidense (USD) .. | 41 |
| Tarifas de importación..... | 43 |
| Tarifas de exportación..... | 44 |
| Tarifas Mensuales de Importación y Exportación..... | 45 |
| CAPÍTULO 3 | 49 |
| Relación Bilateral China – Ecuador | 49 |
| Evolución del CNY – USD | 52 |
| Evolución de Tarifas | 54 |
| Porcentaje de participación de las importaciones y exportaciones | 55 |
| Top de productos de importación | 57 |
| Top de productos de exportación | 60 |
| CAPÍTULO 4 | 65 |
| Análisis Inicial | 65 |
| Tarifas vs Importaciones | 65 |
| Tarifas vs Exportaciones | 66 |
| Análisis Regresión Lineal..... | 68 |
| Tarifas de contenedores vs Importaciones..... | 69 |
| Tarifas de contenedores vs Exportaciones | 70 |
| CONCLUSIONES..... | 72 |
| RECOMENDACIONES | 73 |
| REFERENCIAS..... | 74 |

ÍNDICE DE TABLAS

| | |
|--|----|
| Tabla 1. Variación anual del CNY – USD periodo (2015-2019) | 41 |
| Tabla 2. Tarifas anuales de importación ruta comercial China – Ecuador periodo (2015-2019) | 43 |
| Tabla 3. Tarifas anuales de exportación ruta comercial China- Ecuador periodo (2015-2019) | 44 |
| Tabla 4. Tarifas mensuales de importación ruta comercial China – Ecuador | 45 |
| Tabla 5. Tarifas mensuales de exportación ruta comercial China – Ecuador | 45 |
| Tabla 6. Participación anual de China en las importaciones periodo (2015- 2019)..... | 55 |
| Tabla 7. Participación anual de China en las exportaciones periodo (2015- 2016)..... | 56 |
| Tabla 8. Top de productos importados a la República Popular China periodo (2015 – 2019)..... | 57 |
| Tabla 9. Top de productos exportados a la República Popular China periodo (2015 – 2019)..... | 60 |
| Tabla 11. Tarifas e importaciones de la ruta comercial China – Ecuador periodo (2015 – 2019)..... | 65 |
| Tabla 12. Tarifas y exportaciones de la ruta comercial China – Ecuador periodo (2015 – 2019)..... | 66 |
| Tabla 13. Análisis de regresión lineal simple tarifas vs Importaciones. | 69 |
| Tabla 14. Análisis de regresión simple tarifas vs exportaciones..... | 70 |

ÍNDICE DE FIGURAS

| | |
|--|----|
| Figura 1. Movimientos de TEUS anuales..... | 49 |
| Figura 2. PIB Anual del Ecuador Periodo 2015 - 2019 | 50 |
| Figura 3. Balanza Comercial (Millones USD) China – Ecuador | 51 |
| Figura 4. Evolución del valor del CNY VS USD | 53 |
| Figura 5. Tarifas de contenedores Ruta Shangái - Latinoamérica | 54 |
| Figura 7. Top de productos de exportación China-Ecuador total 5 años | 59 |
| Figura 6. Top de Productos de exportación China-Ecuador total 5 años..... | 62 |

RESUMEN

Durante los últimos años la relación comercial China- Ecuador se ha fortalecido a causa de los diferentes acuerdos comerciales en los que ambos participan. Esta investigación presenta los resultados preliminares sobre el rol de las tarifas de transporte marítimo en la relación comercial entre China-Ecuador; identificar las variables que determinan los costes de transporte marítimo para las importaciones, exportaciones y analizar el efecto de dichos costes en la ruta comercial China- Ecuador. Se realiza el análisis de la dependencia del flete con varios factores, económicos, sociales, climáticos, etc. Por consiguiente, el actual aumento de tarifas y devaluación del yuan pueden afectar las relaciones comerciales con quien está a un paso de convertirse en el primer socio comercial destronando a Estados Unidos, razón por la cual; estadísticamente, mediante correlaciones, razones matemáticas y técnicas de regresión, se buscó determinar si el Ecuador ha sufrido impacto alguno ante la constante variabilidad de las tarifas spot de los contenedores, específicamente con relación al PIB, al comercio exterior que desarrolla en general y específicamente con China (variables consideradas desde 2015 al 2019). Los resultados del análisis señalaron que en efecto existe una correlación entre las tarifas y el valor del yuan además de su relación con las importaciones y exportaciones ecuatorianas.

Palabras Claves:

exportaciones, importaciones, tarifas, factores, correlación, comercio exterior.

ABSTRACT

In recent years, the China-Ecuador trade relationship has been strengthened due to the different trade agreements in which both participate. This research presents the preliminary results on the role of maritime transport rates in the trade relationship between China-Ecuador; identify the variables that determine the costs of maritime transport for imports, exports and analyze the effect of these costs on the China-Ecuador trade route. The analysis of the dependence of freight with various factors, economic, social, climatic, etc. is carried out. Consequently, the current increase in tariffs and the devaluation of the yuan may affect trade relations with those who are one step away from becoming the first trade partner to dethrone the United States, which is why; statistically, through correlations, mathematical reasons and regression techniques, it was sought to determine if Ecuador has suffered any impact due to the constant variability of spot rates of containers, specifically in relation to GDP, to foreign trade that it develops in general and specifically with China (variables considered from 2015 to 2019). The results of the analysis indicated that in effect there is a correlation between the tariffs and the value of the yuan in addition to its relationship with Ecuadorian imports and exports.

Keywords:

exports, imports, tariffs, factors, correlation, foreign trade.

RÉSUMÉ

Ces dernières années, les relations commerciales Chine-Équateur ont été renforcées en raison des différents accords commerciaux auxquels les deux participent. Cette recherche présente les résultats préliminaires sur le rôle des tarifs du transport maritime dans les relations commerciales Chine-Équateur; Identifier les variables qui déterminent les coûts du transport maritime pour les importations et les exportations et analyser l'effet de ces coûts sur la route commerciale Chine-Équateur. L'analyse de la dépendance du fret à divers facteurs, économiques, sociaux, climatiques, etc. est effectuée. Par conséquent, la hausse actuelle des tarifs et la dévaluation du yuan peuvent affecter les relations commerciales avec ceux qui sont à un pas de devenir le premier partenaire commercial à détrôner les Etats-Unis, c'est pourquoi; Statistiquement, à travers des corrélations, des raisons mathématiques et des techniques de régression, on a cherché à déterminer si l'Équateur avait subi un quelconque impact en raison de la variabilité constante des taux au comptant des conteneurs, notamment par rapport au PIB, au commerce extérieur qu'il développe en général et spécifiquement avec Chine (variables considérées de 2015 à 2019). Les résultats de l'analyse ont indiqué qu'en fait, il existe une corrélation entre les droits de douane et la valeur du yuan en plus de sa relation avec les importations et les exportations équatoriennes.

Mots Clés:

exportations, importations, taux, facteurs, corrélation, commerce extérieur.

INTRODUCCIÓN

Antecedentes Del Problema

El comercio internacional se vuelve vital para el desarrollo económico de un mundo globalizado y que se encuentra cada vez más interconectado. El intercambio de bienes y servicios entre países otorga grandes beneficios, entre ellos, el abastecimiento de productos o servicios necesarios en el mercado que no son producidos localmente por algún impedimento en particular, apuntando a lo contemplado en la teoría de la ventaja comparativa.

Las relaciones entre China y América Latina han tenido una importante transformación en los últimos años, superando las barreras impuestas por las grandes distancias del océano Pacífico y el aislamiento económico de China, para convertirse en socios estratégicos en el contexto actual.

Entre 2001 y 2013, las exportaciones de América Latina a China tuvieron un incremento constante, impulsado en gran parte por el aumento de la demanda de materias primas, de las cuales algunos países latinoamericanos son importantes proveedores. La mayor demanda de China por materias primas también benefició a los exportadores de estos productos en terceros mercados, debido al crecimiento de sus precios en los mercados internacionales. (Roldán, Castro, Pérez, Echavarría, & Evan, 2016, pág. 25)

China es hoy un actor extremadamente activo e influyente en las economías de América Latina, y parece probablemente que será más que

una presencia en los años por venir. Los puntos fuertes de China son numerosos, “(...) es el mayor exportador de mercancías a nivel mundial (...) es uno de los principales importadores de materias primas, que en su mayoría provienen en su mayoría de emergentes, China es responsable en tres cuartas partes del crecimiento de la demanda de energía global (...) en 1980 la inversión de China en el exterior fue cercana a cero, en el 2010 ascendió a cerca de \$60 mil millones de dólares” (Mantilla Baca, 2015, págs. 7-8)

A pesar de que le socio potencial de América Latina en Estados Unidos, para el año 2014 China logró posicionarse como el segundo socio estratégico de la región. Según el análisis de bancos como el Hong Kong and Shanghai Banking Corporation (HSBC), China podría superar a Estados Unidos como primer socio comercial de América Latina y el Caribe hacia el 2030. (Toro Hardy, 2013)

Hablando de manera más específica, se sabe que las relaciones entre la República Popular China (RPCh) y Ecuador se ha incrementado vertiginosamente en los ámbitos políticos, diplomáticos, económicos y estratégicos durante el siglo XXI. Esto se lo ha interpretado de manera que todo gira alrededor del veloz ascenso del gigante asiático como potencia global, especialmente cuando pasa de ser la octava o sexta economía mundial en 2002. (Reyes & Lee, 2017)

Las relaciones a nivel institucional formal diplomático entre Ecuador y la RPCh se establecen a partir del 2 de enero de 1980, luego de que Ecuador volviera a la ‘democracia’, Ecuador pudo volver a un estado más democrático después de pasar por tres regímenes en la década de 1970

(uno civil y los otros dos de carácter militar), es ahí cuando Ecuador da a conocer de manera legítima u oficial a la Asamblea General de la ONU que tiene una relación con el pueblo chino. Después que se pudieron establecer las bases de las relaciones diplomáticas, se inició una dinámica creciente de intercambios oficiales, siendo Osvaldo Hurtado el primer presidente ecuatoriano quien visitó a China en mayo de 1984, luego en la década de los 1990, las visitas de los presidentes del Ecuador se iban a incrementar a dos ex presidentes los cuales son: (a) Sixto Durán-Ballén en 1994 y (b) Jamil Mahuad en agosto de 1999, esto hizo que el vínculo que existiera en ese tiempo entre la RPCH y Ecuador se volviera más fuerte, abriendo una posibilidad a más visitas de presidentes y a la posibilidad de negociar un intercambio de bienes o servicios por parte de ambos países. (Reyes & Lee, 2017)

Ya entrando en la década del siglo XXI, se realizaron tres visitas más por mandatarios ecuatorianos, siendo el primero Gustavo Noboa en el 2002, seguido en agosto del 2003 por el expresidente Lucio Gutiérrez en donde China inicia su despegue como potencia económica mundial, luego en el 2007 se dio la tercera visita por parte del expresidente ecuatoriano Rafael Correa. Ya para el segundo periodo de la década surge un acuerdo importante que se dio durante la segunda visita del ex presidente Correa, donde se inicia como lo hoy conocido 'La Primera Reunión Ministerial del Foro China-Celac, en donde se firma una Declaración entre la RPCh y la República del Ecuador sobre el establecimiento de la asociación estratégica. (Reyes & Lee, 2017, págs. 10-11-12)

En noviembre del 2016, Xi Jinping, se convirtió en el primer jefe de Estado chino en visitar Ecuador, profundizándose así el anterior acuerdo y se pudo lograr y concretar el 'establecimiento de la Asociación Estratégica Integral China-Ecuador', la cual está orientada a "Promover Mayor Desarrollo de Relaciones Bilaterales en Marco de Nueva Situación", pero aunque las relaciones diplomáticas, políticas, comerciales, financieras, económicas hayan avanzado y se hayan incrementado tanto, se debe admitir que China conoce más al Ecuador, que Ecuador a China, pero eso ya es motivo de la cultura de cada país, pero aun así se podría tener hasta hoy en día una buena relación.

Actualmente Ecuador y China mantienen una relación comercial muy cercana y dinámica, debido a que es el segundo mayor destino de las exportaciones ecuatorianas y se posiciona como el primer origen de importaciones. Los principales productos más exportados a China son: el petróleo, el banano, el camarón, el atún, la madera, entre otros; los productos más importados son los vehículos, los artefactos domésticos y mucho más, como por ejemplo la materia prima. Esto demuestra cuán importante es el gigante asiático para nuestra economía.

Según la Federación Ecuatoriana de Exportadores (FEDEXPOR) China representa el 4% de las exportaciones totales de Ecuador en lo que en 2019 se tradujo en unos \$2600 millones de dólares.

Por esa razón la actual emergencia sanitaria que se vive a nivel mundial pone en alerta a los exportadores e importadores ecuatorianos, y aunque se muestra una recuperación del 80 % de sus actividades después de la cuarentena por el COVID-19, el intercambio comercial entre ambas

naciones está lejos de regresar a la normalidad, lo más probable es que terminará repercutiendo de manera bilateral si la situación sigue empeorando, ya que China seguirá comprando productos alimenticios para abastecer a su población pero los otros tipo de artículos como lo son el petróleo, las flores entre otros, se verán altamente afectados por la disminución del consumo desde ese país.

Teniendo esto en cuenta, este trabajo tiene como objetivo caracterizar a profundidad las relaciones comerciales entre China y Ecuador, identificar los productos protagonistas en su relación, y descubrir las variables que pueden influir en las tarifas de contenedores, y el futuro que podrían tener en las relaciones comerciales, pese a su fluctuación.

Formulación Del Problema

¿Cuál es la relación entre el aumento de las tarifas spot de contenedores en la ruta comercial China-Ecuador y su incidencia en el comercio internacional?

Objetivo General

Realizar un análisis de las causas que determinan la variación de las tarifas spot de contenedores y su impacto en los principales productos comercializados entre Ecuador y China.

Objetivos Específicos

- Describir el marco teórico y conceptual aplicable a la determinación y análisis de las tarifas spot a contenedores en las rutas comerciales China-Ecuador.

- Analizar las estadísticas de los últimos 5 años de las tarifas spot de contenedores de la ruta comercial China-Ecuador para determinar las variables que posiblemente inciden en su variación.
- Detallar el impacto que las fluctuaciones de las tarifas spot han tenido en el comercio China-Ecuador, así como los principales productos de importación y exportación afectados.
- Establecer un modelo de proyección estadística para comprender el impacto de las fluctuaciones de las tarifas spot en el comercio China-Ecuador.

Justificación

Es importante analizar y tener una idea concreta, concisa de todo lo que ha sucedido a lo largo del tiempo, conocer sobre los acuerdos que los países (China y Ecuador) tuvieron y pueden llegar a tener, conocer que factores son los que pueden llegar a influir en el comercio, en los precios de las tarifas, de las tasas, como poder actuar cuando en un futuro lleguen aparecer estos factores y se debe “hacerle frente”.

Es importante para poder llegar a conocer como el cambio en los precios pueden llegar a afectar a los productos que se puedan llegar a importar como a exportar, cuáles podrían ser las medidas o las subvenciones que el gobierno podría tomar cuando sucedan estas situaciones. (García, 2009)

Ya que este problema converja algunos factores de inestabilidad, es de suma importancia ir adquiriendo distintos conocimientos, de la historia, de las crisis económicas que han sido generadas por las turbulencias incontroladas de la inflación, alza de costos en la materia prima, tasas de

interés elevadas y restricciones en los costos y en la rentabilidad del gobierno al fijar o imponer precios, las cuales también afectan al comercio en sí. (García, 2009)

Hipótesis

La relación entre el aumento de las tarifas spot de contenedores en la ruta comercial China-Ecuador y su incidencia en el comercio internacional

Limitaciones

El propósito del presente trabajo de investigación es analizar el impacto generado por el aumento de tarifas sport a contenedores en la ruta comercial China-Ecuador y el impacto en las importaciones y exportaciones ecuatorianas, de manera que, se tiene como variable dependiente el comercio internacional ecuatoriano, se logre valorar algún efecto colateral desde la variable independiente: la volatilidad de las tarifas spot de contenedores. Con esto se plantea la siguiente interrogante, ¿cuál es la relación entre el aumento de tarifas spot a los contenedores y el impacto en la relación comercial China-Ecuador?

Un enfoque referente y delimitado a tarifarios brindados por consolidadoras de carga, el cual entrelaza datos históricos de las tarifas marítimas, con las actividades de comercio exterior propias a nivel mundial, como la toma de decisiones para asignar de la mejor forma recursos limitados y obtener óptimos resultados.

Delimitaciones

El estudio tiene su enfoque en el impacto del aumento de tarifas de contenedores sobre las relaciones comerciales que tiene Ecuador con China, para ello se analiza específicamente la variación de las tarifas, las

importaciones y las exportaciones. El lapso estimado para la elaboración de la presente investigación será de 5 años, periodo comprendido entre el 2015 al 2019.

La recolección de datos de los temas en mención será únicamente de fuentes oficiales que provean datos de las fluctuaciones de las tarifas y la relación comercial que posee Ecuador - China, del sector de comercio exterior enfocadas en las importaciones y exportaciones entre ambos países y de la información pública oficial correspondiente a las cuentas de China y del Estado ecuatoriano.

CAPÍTULO 1

Marco Teórico

El comercio ha sido una parte vital en el desarrollo de la humanidad desde tiempos primitivos cuando apareció el trueque en el Neolítico, es decir el intercambio de productos o servicios. De acuerdo con Sevilla (2019) el comercio consiste en el intercambio de bienes y servicios entre varias partes a cambio de bienes y servicios diferentes de igual valor, o a cambio de dinero.

Según Báez (2014) para cualquier país, el comercio exterior debe representar tres ventajas principales: obtener aquellas materias primas cuya producción nacional interna es insuficiente; obtener bienes que se necesita a un menor costo, y favorece a la concurrencia ya que realiza la división internacional del trabajo. No queda duda que el objetivo del comercio exterior no es más que ayudar a satisfacer las necesidades de los diferentes países ya sea en bienes o servicio lo que reactiva la economía y ayuda a las relaciones entre países.

Tendencias Mundiales del Transporte Marítimo

El informe anual emitido por la Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y Desarrollo (2019) indica las tendencias existentes en el transporte marítimo al año 2018, mismo que se resume en lo siguiente:

- El crecimiento en el comercio marítimo internacional cayó ligeramente en 2018, esta disminución refleja la evolución de la economía mundial y la actividad comercial.

- La capacidad de suministro de la flota de contenedores aumentó en 2018 en un 6%, en comparación con el 4% en 2017. Dicha capacidad superó la expansión en el comercio mundial de contenedores marítimos, que aumentó en un 2,6% al 1 de enero de 2019, alcanzando un volumen total estimado de 152 millones de TEU.
- La industria de transporte de contenedores ha experimentado una fase desafiante en los últimos años, el aumento de las tensiones comerciales y el aumento del proteccionismo, así como la modificación de las regulaciones ambientales. Estos factores han aumentado la volatilidad de las tarifas de flete y los costos de transporte en 2018/2019, una característica que continuará hasta 2020.
- El tráfico mundial alcanzó a 793.26 millón TEUs. Los puertos de Asia mantienen el liderazgo en cuanto a eficiencia y tráfico portuario

Tarifas Spot

Para poder entrar en contexto primero se debe analizar los conceptos de diferentes variables que van a ser estudiadas en el siguiente proyecto.

Según el Diccionario de comercio internacional (2020) un spot: es una cotización al contado en el mercado de divisas, otra forma de decirlo es el posible cambio de compraventa de una moneda con respecto a otra para operaciones en las que la entrega de la moneda extranjera es igual o es simultaneo a una fijación de precios para un intercambio de bienes o de

servicios, pero en la práctica, se materializa con dos días hábiles de mercado.

A las tarifas se les consideran como a los listados de precios o cuotas a pagar que se exige para utilizar un posible servicio o poder acceder a un producto.

Según el Diccionario Jurídico Mexicano (2001) se considera o se define a una tarifa como: precio que establecen los gobernantes, el cual puede ser pagado por el usuario al Estado concesionario o el representante de dicha actividad financiera, cuando el servicio se presta por un concesionario o representante legal, es habitual o costumbre que el gobierno se encargue directamente de establecer un precio máximo o precio fijo el cual se lo llega a conocer como tarifa legal.

Con estos dos conceptos se puede definir que una tarifa spot como: un precio que es impuesto por el Estado para compraventa o intercambio de bienes o de servicios, el cual tiene un plazo límite en el que puede ser contestado y aceptado. Para entender mejor la importancia de las tarifas spot que se establecen en el comercio exterior y en rutas comerciales es necesario conocer varios conceptos que se vinculan con este término, los cuales se detallaran a continuación.

Tipos de cambio

El tipo de cambio o también conocido como tasa de cambio se lo conoce como a la relación que existe entre el valor de una divisa y otra, quiere decir cuántas monedas de una divisa se necesitan para la obtención de otra. Un ejemplo sería que para obtener un euro se necesitan entregar 1,0827 dólares. (Economipedia, 2020)

El tipo de cambio se determina por la oferta y demanda de cada divisa, es decir, por medio del mercado de divisas, aunque en algunos sistemas de tipo de cambio son los bancos centrales de un país los que intervienen en el mercado para establecer un tipo de cambio que favorezca a su propia economía.

La clasificación de los tipos de cambio según el banco central:

Tipo de cambio fijo

El tipo de cambio fijo es cuando el gobierno de un país establece el valor de su moneda nacional, pero para esto lo tiene que asociar con el valor de la moneda de otro país.

Tipo de cambio flotante

El tipo de cambio flotante es cuando la tasa de cambio es determinada por la oferta y la demanda de las divisas que existen propiamente en el mercado, existen dos tipos de cambio flotante uno libre y otro intervenido.

Tipo de cambio real y tipo de cambio nominal

El tipo de cambio real es cuando es el poder adquisitivo de la misma en función de los precios del país de otra divisa, tiene una pequeña relación proporcional, el tipo de cambio nominal se diferencia del real debido a que este tipo de cambio surge de la cotización oficial de un tipo de cambio en el mercado de divisas.

Intercambio de divisas

El intercambio de divisas es una parte primordial o importante del comercio internacional, es tan importante que si existe una negociación entre dos empresas con monedas diferentes como por ejemplo una empresa

francesa y otra china estarían obligadas a ir al mercado de divisas para poder completar la transacción, en el caso de la empresa china el yuan, la empresa francesa el euro. A pesar de la importancia del comercio internacional, esto solo le supone el 2% del total del volumen de actividad del mercado de las divisas, el otro 98% restante que engloba las operaciones del mercado Forex son de carácter especulativo, esto se detallara más adelante. (Kantox, 2019)

Ahora para poder detallar esto de una manera más específica o a fondo se explicara de los dos puntos de vista de poder analizar el mercado de divisas.

Mercado de divisas de la economía real

Cuando se habla de economía real se está tratando de definir que el precio de las divisas, los valores que tienen no son impuestas por simples especulaciones, sino que surgen de transacciones internacionales que tienen lugar como consecuencia ya sea de un intercambio de bienes y servicios. (Kantox, 2019)

Mercado de divisas especulativo

El mercado de divisas especulativo es cuando dos organizaciones o países realizan actividades de comprar y vender divisas pero basado en las especulaciones o expectativas que ellos mismo prevén de cómo puede ir evolucionando o cambiando el valor de su divisa en el futuro a corto o largo plazo. En este punto de vista o forma de pensar de los especuladores siempre creerán que sus divisas van a aumentar su demanda, lo cual contribuye a que las divisas se aprecien.

Tipos de contenedores

Los contenedores o containers son los recipientes de carga que permiten almacenar una gran cantidad de mercancía para transportarla tanto en camiones, trenes y barcos posibilitando así el uso del transporte intermodal. (Sertrans, 2020)

Según el tipo de bien que almacene se divide principalmente en:

Reefer o contenedor refrigerador

Estos contenedores proporcionan un ambiente de temperatura controlada, y se lo usa con mucha frecuencia cuando se tratan de cargas que necesitan estar a una temperatura constante, para que así la carga o mercancía no llegue a dañarse, lo cual permite que se puedan transportar los productos a una temperatura constante durante todo el trayecto.

El contenedor tiene la capacidad o la posibilidad de bajar la temperatura de -18% hasta 30%, existen modelos de 20 y 40 pies, además de los High Cube, es recomendable por eso utilizar este contenedor cuando se transporten alimentos o productos que requieran conservarse a una temperatura baja. (Sertrans, 2020)

Dry Van o contenedor seco

Son los contenedores más utilizados del mercado, se los considera los contenedores estándar, tienen una construcción básica, metálica, cerrados herméticamente y sin refrigeración o ventilación. El tamaño de estos contenedores puede variar entre 20', 40' o 40' High Cube. (Sertrans, 2020)

Contenedores High Cube

Los contenedores High Cube son muy similares a los contenedores de Dry Van 40', pero tienen una diferencia en la altura y es debido a que los contenedores High Cube tienen una altura de 9'6" (2.896 metros) y los contenedores Dry van tienen una altura de 8'6" (2.591 metros), de este modo, el contenedor High Cube se puede utilizar para cargar o transportar cargas más voluminosas y sobredimensionadas. (Pitarch, 2020)

Contenedor Tank

Los contenedores Tank son para transportar líquidos a granel, este contenedor está conformado por una cisterna contenida dentro de una serie de vigas de acero que delimitan un ortoedro cuyas dimensiones son equivalentes a las de un contenedor Dry Van, la cisterna cuenta con ventajas inherentes a un contenedor, ya que le permite apilarse y que pueda ser transportado en cualquiera de los medios de transporte típicos del transporte intermodal. (Pitarch, 2020)

Contenedor Flat Rack

El contenedor Flat Rack es fácil de reconocer, ya que es un contenedor que carece de techo y laterales, el contenedor tiene este modelo para que pueda ser más fácil embarcar mercancías pesadas como pueden ser las máquinas o vehículos sobredimensionados. (Pitarch, 2020)

Transporte Intermodal

El transporte intermodal implica el movimiento de unidades de carga (UCIs) a través de distintos medios de transportes combinados. Las transferencias de muchas de estas unidades de carga entre un medio de transporte y otro se produce sin la necesidad de apertura de estas, lo cual

minimiza el movimiento o manipulación de las cargas y por consiguiente también reduce con esto el riesgo de que alguna carga pueda ser dañada. (School, 2019)

En la actualidad el transporte intermodal es bastante utilizado por las empresas ya que les garantiza o les asegura un menor costo que otros tipos de transporte, un mayor nivel de seguridad al momento de transportar sus cargas y llevarlas al destino correspondiente y mayor sostenibilidad, debido a estos tres factores es que el transporte intermodal es tendencia o la primera opción para las empresas al momento de llevar cargas de un punto a otro. Pero el transporte intermodal no solo tiene ventajas, también cuenta con desventajas las cuales trata de mejorar para ofrecer un mejor servicio.

Las ventajas del transporte intermodal son: a) cada porteador tiene consigo un documento y responde por el servicio prestado de manera individual, b) el coste es inferior debido a que los precios son establecidos con anterioridad, c) se realizan un número menor de inspecciones a los contenedores por lo que aumenta la agilidad, d) la variante de la capacidad y tiempos de carga y descarga asume una mayor capacidad por lo que el tiempo en ambos se reduce y se optimiza. (Transeop, 2019)

En cuanto a las desventajas del transporte intermodal son las siguientes: a) es bastante más lento con respecto a otros medios, respectivamente el transporte multimodal, b) la infraestructura requerida suele tener un mayor costo, c) se le adicionan un gasto extra por el embalado de los productos. (Transeop, 2019)

El transporte intermodal se clasifica en tres medios de transporte, los cuales son los utilizados en las labores de transportar producto, estos

transportes son: a) transporte por carretera, b) transporte ferroviario y c) transporte marítimo o fluvial.

Transporte intermodal ferroviario

El transporte hasta el puerto se lo realiza en trenes, en este tipo de intermodal siempre existe la cadena Puerta a Puerta, un transporte de la mercadería terrestre por carretera y el otro hasta el terminal de la ferroviaria de carga. Pero en este tipo de intermodal también se puede dividir en dos subtipos los cuales son: a) intermodalidad marítimo-carretera e b) intermodalidad barco-barco. (Structuralia, 2020)

Transporte intermodal marítima o fluvial

Esta intermodalidad es una de las mayores alternativas para la “concepción” como Autopista del Mar a la cadena de transporte terrestre por carretera. Primero la carga es embarcada y desembarcada rodando (roll on roll off), ofreciendo una mayor rapidez y economía en la carga y descarga del buque. Además no requiere el empleo de equipos específicos. (Structuralia, 2020)

Marco Conceptual

Comercio Exterior

El comercio exterior o internacional es tan antiguo como cualquier otra actividad económica. Según Ballesteros Román, 2001 “El comercio exterior es aquella actividad económica basada en los intercambios de bienes, capitales y servicios que lleva a cabo un determinado país con el resto de los países del mundo, regulado por normas internacionales o acuerdos bilaterales” (p.11). Por lo que queda claro cuán importante es el comercio exterior y las relaciones que se establecen con los otros países.

En la actualidad, el comercio exterior es fundamental en un modelo como la dolarización con el de Ecuador, pues es una de las formas más efectivas para atraer dólares a nuestra economía, por ello ante esa premisa, tener un comercio exterior más dinámico se vuelve prioritario (Calderón, 2018). El objetivo de este es de abrir mercados nuevos y ampliar la oferta exportable para poder ser parte de los bloques comerciales y cultivar relaciones comerciales con el resto del mundo que necesitan los productos ecuatorianos.

Exportación

El Servicio Nacional De Aduana del Ecuador (2017) define las exportaciones como “el régimen aduanero que permite la salida definitiva de mercancías en libre circulación, fuera del territorio aduanero ecuatoriano o a una Zona Especial de Desarrollo Económico, con sujeción a las disposiciones establecidas en la normativa legal vigente”. Resumiendo, esta definición, las exportaciones son las ventas de bienes y servicios que se hacen de país a otro, generando ingresos.

Importaciones

La SENAE (2017) define las importaciones como “la acción de ingresar mercancías extranjeras al país cumpliendo con las formalidades y obligaciones aduaneras, dependiendo del RÉGIMEN DE IMPORTACION al que se haya sido declarado”, sintetizando que las importaciones son las compras de bienes o servicios que realiza y recibe un país originario de otro, produciendo egresos.

Cadena logística

La logística internacional se ha convertido en uno de los sectores claves para el movimiento de mercancías en el comercio internacional. “La Cadena Logística es el canal de movimiento de pasajeros y de mercancías desde su origen hasta el consumidor final. Ese movimiento se realiza a través del servicio, de la manipulación, transformación, desplazamiento y almacenaje que sufre el producto desde que es materia prima hasta la elaboración del producto final” (Beato, 2011).

Transporte Multimodal

El transporte multimodal es la utilización de diferentes modos de transporte con el fin de realizar una entrega “La logística del transporte internacional conlleva en muchas ocasiones la utilización de una cadena de transporte integrado, la gestión es realizada por la intermediación de las operadoras de transporte que pueden ser compañías navieras, operadores de transporte y consolidadoras, para esto se celebra un contrato por el cual el operador de transporte se compromete contra el pago de un flete a ejecutar el transporte de mercancías” (Jerez, 2011, pág. 293).

Navieras

Las Navieras son las encargadas del transporte marítimo de mercancías. La industria del envío de contenedores es un negocio enorme y multimillonario. Este negocio es el alma de la economía mundial. Representa el 90% del comercio mundial. Los buques pueden transportar mercancías en cantidades imposibles por cualquier otro medio de transporte. (Cámara Marítima Del Ecuador, 2018)

Los servicios se contratan por medio de intermediarios llamados agentes marítimos, que representan a las compañías navieras en los distintos puertos.

Consolidadoras de Carga

Las consolidadoras de cargas son aquellas empresas que prestan el servicio de transporte sea vía marítima o aérea de cargas pequeñas o que no logran llenar un contenedor. Es decir, las consolidadoras de carga pueden prestar servicios de manejo de carga, realizar y recibir embarques consolidar y desconsolidar mercancías, actuar como operador de transporte multimodal, sujetándose a reglamentos y acuerdos específicos, emitir documentos propios de su actividad, tales como conocimientos de embarque, guías, cartas de porte, manifiestos y demás. (SENAE, 2015). Lo que en resumen quiere decir que se encargan de organizar los bultos de diferentes empresas para completar un contenedor y así este pueda ser transportado.

Puertos Marítimos

Una parte importante del comercio exterior es el lugar de entrada y salida de mercaderías. Los puertos marítimos como uno de los eslabones más importantes de la cadena logística del comercio internacional ya que poseen zonas de fondeo o espera, además cuentan con muelles y terminales donde puede atracar los barcos y sus dársenas para efectuar la acción de carga y descarga para seguir con el almacenamiento. (Jerez, 2011)

Contenedores

Los contenedores son denominados una unidad de carga la cual según el Código Orgánico de la Producción Comercio e Inversiones es utilizado para el acondicionamiento de mercancías con el objeto de posibilitar o facilitar su transporte, susceptible de ser remolcado, pero que no tenga tracción ni propulsión propia (SENAE, 2014). Concluyendo que los contenedores son un elemento de transporte o caja de carga construido para facilitar el traslado de mercancía.

Políticas Arancelarias

La política arancelaria es un instrumento de política económica por el cual un gobierno determina la estructura arancelaria que regirá el comercio exterior de mercancías. Se encarga, entre otras cosas, de fijar los tipos arancelarios, que tienen un impacto particular en el comportamiento comercial del país, como los flujos internacionales y/o comercio de mercancías. (Master Logística, 2020)

Marco Legal

Acuerdos Comerciales Suscrito

El Viceministerio de Exportaciones e Inversiones PRO-ECUADOR (2019) Mencionó que China cuenta con varios acuerdos y relaciones multilaterales, mismas que se describen a continuación:

- China es miembro de la Organización de Naciones Unidas (ONU) desde 1945 y miembro permanente de su Consejo de Seguridad.
- Es miembro de la APEC, (Asociación para la Cooperación Económica en la región Asia-Pacífico) desde 1991.

- Miembro del Fondo Monetario Internacional (FMI), donde su importancia relativa ha incrementado con la última revisión de cuotas de septiembre del 2006 y la consiguiente ponderación del voto. Promueve la adopción por parte del fondo de una moneda alternativa al dólar, así como su propia internacionalización del RMB.
- China con el Banco Mundial, la estrategia de asociación se concentra en medio ambiente, transporte, desarrollo urbano, desarrollo rural, energía, manejo de recursos hídricos, y desarrollo humano.
- China es miembro de pleno derecho de la Organización Mundial del Comercio (OMC) desde diciembre de 2001, iniciando un proceso de liberalización sin precedentes en su economía en el que la UE sería uno de los principales beneficiarios.
- El 25 de abril del 2012 se llevó a cabo en la ciudad de Beijing, la XII Reunión de la Comisión Mixta de Comercio entre la República Popular China y la República del Ecuador.

Las Tasas Arancelarias

Las tasas arancelarias en bienes importados están integradas de tasas Naciones Más Favorecidas, tasas convencionales, tasas generales y tasas de cuota de tarifa, etc.

La Tasa MFN

PRO-ECUADOR (2019) mencionó que la tasa **MFN** se aplica a:

(a) importación de bienes de origen de los miembros de OMC que están sujetos a aplicación común de las cláusulas MFN, (b) importación de bienes de origen de países o regiones con los que la República Popular China haya concluido un acuerdo de comercio bilateral de manera recíproca de tratamiento MFN, y (c) importación de bienes de origen del territorio de Aduanas de la República Popular China.

Las Tasas Convencionales.

Las tasas arancelarias convencionales se aplican a los bienes importados originarios de países o territorios que han firmado acuerdos comerciales regionales con China y que incluyan un trato preferencial en cuestiones arancelarias. (PRO Ecuador, 2019, pág. 13)

Hasta ahora, China ha firmado acuerdos de libre comercio bilaterales o multilaterales con más de 20 países o regiones. Las mercancías importadas originarias de estos países y regiones estarán sujetas a tasas arancelarias convencionales, que normalmente son más bajas que las tasas arancelarias NMF. (Chernoff & Ye Zhang, 2019)

Las Tasas Preferenciales.

Las tasas preferenciales especiales son aplicables para la importación de bienes originarios de países o regiones con los que la República Popular China haya concluido un acuerdo de comercio regional que incluya cláusulas de preferencia especial. (China Briefing, 2013)

Las tasas preferenciales especiales por lo general son más bajos que los tipos NMF y los tipos convencionales. Bajo el Plan de Tarifa 2013, las tasas especiales de aranceles preferenciales se aplican a las mercancías

originarias de 40 países menos desarrollados, según la clasificación de las Naciones Unidas. Estos países son Bangladesh, Laos, Myanmar, Camboya, Etiopía, Ruanda, Afganistán, entre otros. (PRO Ecuador, 2019, pág. 13)

Las Tasas Generales.

Las tasas generales son aplicables a la importación de bienes de origen de países o regiones diferentes a los especificados anteriormente o a la importación de bienes cuyo origen es indeterminado. (China Briefing, 2013)

Marco Referencial

INCOTERMS

Debido a que el comercio internacional aumentaba, se necesitó la creación de reglas generales con el objetivo de minimizar el riesgo del envío de mercancías de un país a otro.

El vocablo INCOTERMS – términos internacionales de comercio - son las iniciales de International Chamber of Commerce Trade Terms y expresan el conjunto de reglas aplicadas a la interpretación de los términos comerciales internacionales, dándole un sentido unívoco, comúnmente aceptado, dentro de la discrecionalidad facultativa de su utilización. (Jerez, 2011, pág. 64)

Los incoterms fueron creados por la Cámara de Comercio Internacional (CCI) y son herramientas de uso mundial en el comercio internacional que debe ser conocido por los exportadores, importadores, operadores logísticos y lo que participan en la negociación y comercialización de productos y servicios.

Según la página DSV Global Transport and Logistics (2020) actualmente se mantienen los 11 Incoterms® 2020 los cuales son:

EXW (Ex Works) En fábrica

El vendedor solo es responsable de entregar las mercancías en sus instalaciones propias o externas designadas por el mismo. El comprador asume todo el riesgo desde allí hasta el destino.

FCA (Free Carrier) Franco Porteador

Necesario concretar punto de entrega de la mercancía. Si el mismo es en las instalaciones del vendedor, la mercancía se entrega con su carga en los medios de transporte dispuestos por el comprador. Si el lugar designado es otro, la mercancía se entrega cuando está preparada para la descarga sobre los medios de transporte del vendedor en el punto acordado. El riesgo se transmite con la entrega de la mercancía.

FAS (Free Alongside Ship) Franco al costado del buque

El vendedor entrega la mercancía al comprador cuando la mercancía se coloca al costado del buque (o barcaza) designados por el comprador en el puerto de embarque. A partir de este punto, el riesgo lo asume el comprador.

FOB (Free on Board) Franco a Bordo

El vendedor entrega la mercancía a bordo del buque designado por el comprador en el puerto de embarque. El riesgo se transmite cuando las mercancías están a bordo del buque.

CFR (Cost and freight) Coste y flete

El vendedor asume el coste y el flete, derechos no pagados, hasta el puerto de destino convenido. La entrega se produce y el riesgo se transmite cuando las mercancías están a bordo del buque.

CPT (Carriage paid to) Transporte pagado hasta

El vendedor paga el transporte hasta el destino acordado, pero entrega las mercancías al comprador (con transmisión del riesgo) poniéndola en poder del porteador contratado por dicho vendedor.

CIF (Cost, insurance and freight) Coste, seguro y flete

El vendedor asume el coste del seguro y flete, derechos no pagados, hasta el puerto de destino convenido. La entrega se produce y el riesgo se transmite cuando las mercancías están a bordo del buque. Este Incoterm exige al vendedor que contrate una cobertura de seguro limitada en las condiciones ICCC o similar.

CIP (Carriage and insurance paid to) Transporte pagado hasta

El vendedor paga el transporte hasta el destino acordado, pero entrega las mercancías al comprador (con transmisión del riesgo) poniéndola en poder del porteador contratado por dicho vendedor. Este Incoterm exige al vendedor que contrate una cobertura de seguro en las condiciones ICCA o similar.

DAP (Delivered at place) Entrega en lugar de destino convenido

El vendedor entrega la mercancía, con transmisión del riesgo, cuando ésta se pone a disposición del comprador en los medios de transporte preparada para la descarga en el lugar de destino acordado.

DPU (Delivered at place unloaded) Mercancía entregada y descargada

El vendedor entrega la mercancía, con transmisión del riesgo, cuando ésta, una vez descargada de los medios de transporte, se pone a disposición del comprador en el lugar de destino acordado.

DDP Delivered duty paid Entregado con derechos pagados

El vendedor entrega la mercancía, con transmisión del riesgo, cuando la pone a disposición del comprador despachada para la importación en los medios de transporte de llegada preparada para la descarga en el lugar de destino acordado.

Estos INCOTERMS se los clasifica por 2 grupos: a) Incoterms de transporte multimodal (EXW - FCA - CPT - CIP - DPU - DAP - DDP); b) Incoterms únicamente de transporte marítimo y vías navegables interiores (FOB - FAS - CIF - CFR).

El objetivo de los Incoterms es delimitar con precisión ciertos aspectos como la concreción de los riesgos asociados al transporte de las mercancías, El reparto de los costes logísticos entre vendedor y comprador y además ayuda a Especifica los documentos y trámites aduaneros necesarios para las operaciones de comercio exterior.

Marco Metodológico

Tipo de investigación - enfoque

En específico, esta investigación tendrá un enfoque cuantitativo, no experimental a nivel correlacional sobre las tarifas spot de contenedores en la ruta comercial China – Ecuador. Además, no experimental, puesto que las variables a analizar no serán manipuladas y describe la relación de estas en

un determinado periodo de tiempo lo que indica un tipo diseño transeccional en términos correlacionales.

La investigación tiene un enfoque cuantitativo debido a que, se utilizará técnicas de recolección, procesamiento, validación y medición de datos, que según Cortés e Iglesias (2004) toma como parte principal de la investigación a las mediciones numéricas para llegar a probar una determinada hipótesis. El método que se utilizará para la investigación es el hipotético-deductivo. En este método se establecen una o varias hipótesis a partir de la revisión literaria, para posteriormente corroborar la certeza de tales hipótesis, llegando así a conclusiones pertinentes (Rodríguez Jiménez & Pérez Jacinto, 2017).

Según Hernández, Fernández y Baptista (2010) el enfoque longitudinal o evolutivo es aquel en el que se recolectan datos objetos del estudio en diversos puntos del tiempo, con la finalidad de analizar distintas variables e interrelaciones. Esta investigación tendrá un enfoque longitudinal puesto que se recolectará información desde el año 2015 al 2019, con la finalidad de estudiar la influencia de las tarifas spot de contenedores sobre las exportaciones e importaciones de la ruta comercial China – Ecuador. Hernández et al (2010) indican que esto conduce a “analizar cambios al paso del tiempo en determinadas categorías, sucesos, variables, contextos o comunidades, o bien, de las relaciones entre éstas” (p.159).

De acuerdo con Cortés e Iglesias (2004) el alcance descriptivo pretende caracterizar o describir las características del fenómeno a

estudiarse, mientras que el alcance correlacional estudia las relaciones que pudiesen existir entre dos o más variables o constructos.

Por otra parte, Hernández et al (2010) definen que una investigación no experimental “es aquella que se realiza sin manipular deliberadamente variables; es observar fenómenos tal y como se dan en su contexto natural, para después analizarlos”. Esta investigación es de carácter no experimental puesto que los datos obtenidos no serán manipulados, es decir que, las variables no serán controladas, ni tratadas intencionalmente, sino que serán observadas y tomadas de su contexto completamente natural.

Además por el diseño no existe manipulación de las variables inmersas en este contexto, ya que se limita a observar estos hechos tal como se dan en su contexto natural; para luego procesar la información en un análisis comparativo y la interpretación correspondientes. El desarrollo de la temática planteada contribuirá a generar conocimiento de las tarifas y sobre la situación del Ecuador durante el período analizando la relación comercial del Ecuador con China.

Para la investigación se recolectará data secundaria, proveniente de portales oficiales como el Banco Central del Ecuador (BCE) para la data de carácter nacional, para el caso de China se usará el portal del Buró Nacional de Estadística de China. La información recolectada puede ser visualizada en los anexos.

Alcance

Debido a que hay muy pocos proyectos similares, y la información disponible sobre el tema del análisis del incremento de las tarifas spot de los

contenedores en las rutas China-Ecuador es muy limitada, se procede o considera que la investigación es de carácter exploratorio, por esta razón es necesario hacer una investigación profunda para poder definir de manera correcta y concisa las variables que ayuden a la formulación del proyecto, en este caso: la variable independiente es el incremento de las tarifas y la variable dependiente son las rutas comerciales China-Ecuador.

Además, se puede definir que la investigación es descriptiva, debido a que es necesario entrevistar o conocer de una manera más específica el cómo las empresas exportadoras e importadoras le hacen frente a estos incrementos de las tarifas, también el poder describir el contexto donde se manifiesta el problema del proyecto, ya que se desea indagar y conocer cuáles son los factores de mayor peso para las actividades comerciales y el cómo poder llegar a solucionarlas, teniendo en cuenta situación y estado de la empresa y del producto o servicio que se esté exportando o importando.

CAPÍTULO 2

En el presente capítulo se busca analizar las estadísticas de las tarifas spot de contenedores entre China y Ecuador de los últimos 5 años, en primera instancia, determinar las variables que influyen en las tarifas de contenedores, a fin de descubrir las causantes de su fluctuación y determinar cómo influye sobre el comercio internacional ecuatoriano; para ello, se estudian, importaciones y exportaciones del país.

Factores de Inestabilidad

En un mercado tan volátil y competitivo como lo es el transporte marítimo contenerizado, los precios se ven afectados por cosas más allá de la oferta y la demanda del mercado, aspectos como la Guerra Comercial pueden tener un papel importante al momento de negociar.

Factor Político

Los factores de inestabilidad se han visto presentes desde que se iniciaron las “actividades” de exportación e importación tanto de bienes como de servicios. Se conoce que estos factores de inestabilidad surgían por problemas políticos ya que genera consecuencias en todo el país y también a nivel internacional.

La inestabilidad política genera una ralentización en el crecimiento general de la nación entera, se conoce que una inestabilidad crítica en el país puede generar un estancamiento en la economía, en los momentos donde el país se encuentre sin un gobierno estable, se supone generaría o habría un parón puntual en la economía, es habitual que durante esos periodos el PIB comience a disminuir y comience a aumentar el déficit público,

lo cual haría que los ciudadanos reduzcan su consumo de un determinado bien o servicio y por lo tanto no sea necesario que se importe tal producto/servicio por lo que al final las empresas o países involucrados perderían. (APD, 2020)

A esto también se le agregaría que la inestabilidad vendría acompañada de una incertidumbre con respecto a la factibilidad o mejor dicho la dificultad que se presentaría al momento de realizar una exportación e importación, lo cual conllevaría al desconocimiento y descontrol en el futuro de los aranceles y otras tasas de comercio (tarifas spot). (APD, 2020)

La falta de estabilidad política afecta ya sea de manera directa o indirecta a la cadena de suministros de varias empresas las cuales se dedican a realizar actividades de comercialización de productos o servicios. A su vez, si una empresa que exporta se ve obligada a subir sus precios ante la situación adversa que esté pasando el país y esto para el proveedor no sería factible en absoluto, estos periodos de inestabilidad política vuelven a muchas empresas de esta índole menos competitiva.

Además de las anteriores consecuencias, eventualmente las inversiones comienzan a decaer, o el interés para invertir se reduce, por lo que los inversores no estarán dispuestos a poner su dinero en un país el cual está en crisis y hasta que la situación se equilibre, el país en crisis no tendría inversión por un tiempo prologando, llevando al país a tener consecuencias fatales en su economía tales como: estancamiento económico y tecnológico, freno en la investigación para el desarrollo tecnológico y científico de nuevos factores que posibiliten volver más eficiente al país.

En si el problema del incremento es generado o provocado por los factores de inestabilidad, pero a su vez estos factores son generados por otras situaciones que están presentes en el ámbito político como se dijo anteriormente y adicional también está presente el factor socioeconómico y posiblemente la cooperación comercial multilateral.

Factor Económico

El volumen del comercio mundial se ha venido desacelerando de forma importante. Más aún, a comienzos de 2019 su tasa de variación interanual mostró cifras negativas, algo que no se veía desde la crisis financiera mundial del período 2008-2009. (Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), 2019, pág. 28)

En contexto internacional la economía mundial se debilita, en medio de todas las tensiones comerciales, la incertidumbre y la volatilidad en los mercados financieros. Según Mundo Marítimo (2019) después de la crisis de 2008; las economías mundiales se han ido fortaleciendo lentamente. La desaceleración China hizo noticia, pero la mayor parte de la economía del mundo sigue dependiendo de EE. UU. y sus importaciones continúan impulsando la recuperación del mundo.

Las tarifas de Transporte marítimo de contenedores no se recuperaron al ritmo que tenían previsto las navieras. Una respuesta podría ser que, en 2012, Maersk introdujo los mega buques, que las otras navieras copiaron agresivamente. Desde el primer megamax, el "Maersk McKinney" de 18.000 TEUs, se pasó a más de 115 unidades similares en todo el mundo, con la última generación superando los 22.000 TEUs. Lo que significa que hay demasiados portacontenedores y muy poca carga. El

aumento del 40% en agosto de 2017 a noviembre del 2018 en la ruta comercial entre Estados Unidos y China fue solamente un espejismo. A causa de la guerra comercial entre ellos Donald Trump anuncio la imposición de aranceles de importación a los productos chinos para el 1 de diciembre del 2018 lo que causó que los importadores estadounidenses y los exportadores chinos gestionaran la mayor cantidad de carga lo más rápido posible ante la imposición del arancel. (Barletti, 2019)

Caída del Yuan Chino (CNY) frente al Dólar (USD)

Los países devalúan sus monedas para que sus productos sean más competitivos, es decir, que sus productos de exportación sean más baratos. Con la devaluación del yuan, los productos chinos se abaratan cuando ingresan a los mercados latinoamericanos y también al revés, los productos de la región se vuelven más caros en el mercado chino, especialmente los metales. (Barría, 2019)

China ha devaluado su divisa a un mínimo en los últimos 11 años, debido a que en Estados Unidos ha impuesto un 10% en los aranceles nuevamente, haciendo que así los costos para China se incrementen o por decir los productos del gigante asiático tengan un valor de \$300.000 millones, lo cual generaría un costo de gran magnitud para la economía mundial y varios países de Latinoamérica (específicamente hablando, Ecuador). (Barría, 2019)

La devaluación del yuan fue una respuesta que tuvo China a la acción tomada por Estados Unidos de implementar nuevos aranceles a sus productos, además incluyo un tipo de cambio específico de referencia pero que sea más débil que su moneda actual, lo cual ha causado a que el yuan

llegue a depreciarse casi un 4% frente al dólar, lo cual significaría que es su mayor caída respecto del dólar desde 1994. (Ecoprensa, 2019)

Según Fernández (2019) China no puede prolongar por mucho tiempo esta medida de devaluación de su moneda porque la devaluación es un arma de doble filo; si bien ayuda a que las exportaciones chinas sean más competitivas, también recuerda a los inversores que China no es un mercado tradicional. La devaluación puede provocar angustia en los inversores y estos a su vez decidan sacar su dinero del país para llevarlo a valores considerados tradicionalmente como seguros, como el oro, el dólar o el franco suizo.

Que un país sea calificado como "manipulador de divisas" tiene implicaciones a nivel internacional pues se considera que esto "incurre en prácticas desleales". Además, la caída de la divisa china se traduce a medio plazo en un deterioro del poder adquisitivo de las empresas y los hogares chinos. La devaluación "sugiere que [las autoridades chinas] prácticamente han abandonado la esperanza de (firmar) un acuerdo comercial con Estados Unidos". (Orgaz, 2019)

A pesar de que China tenga las de "perder" en esta situación por la actual acción que decidió tomar, China o el Banco Popular de China busca maneras de sobresalir de esta mala situación, aunque según datos del Banco de Pagos Internacionales (BPI), indico que entre los años 2005 y 2019 el tipo de cambio nominal efectivo del yuan se apreció un 38%, mientras que el tipo de cambio real efectivo del yuan se incrementó en un 47%, dando a entender así que a pesar de este decrecimiento que pueda estar teniendo la moneda China frente a la de Estados Unidos, en términos

generales, la moneda China se ha incrementado y ha estado fuerte por muchos años, imponiendo una fuerte estadía en el mercado de divisas.

Factor Climático

Los impactos climatológicos inciden de manera negativa en las exportaciones de estos productos y servicios, sobre todo en regiones cálidas, mientras que en otras podrían verse beneficiados. En segundo lugar, el calentamiento global afecta directamente el transporte internacional al abrir nuevas rutas marítimas y cerrar otras. Además, el aumento del nivel del mar puede afectar los puertos y otras infraestructuras costeras. (CEPAL, 2019, p. 95)

Asia posee una temporada habitual de tifones entre agosto y septiembre, y también la Costa Oeste y Este de EE. UU. Según Mundo Marítimo (2019) las tarifas desde el Puerto Principal de China en la ruta a USEC en 2018, en el período de agosto a septiembre las tarifas aumentaron; la ruta desde el puerto principal de China a USEC subió de UD\$2.741 a US\$2.948, luego se mantuvo al nivel por poco tiempo antes de alcanzar el 23 de noviembre de 2018, un máximo de US\$3.107. Pero los brutales huracanes que arruinaron a Houston, los Cayos de Florida y Puerto Rico ocurrieron en el otoño de 2017, y las tarifas siguieron bajando.

Según CEPAL (2019), las lluvias serán cada vez más intensas en el sur y sudeste de la región Brasil, Paraguay, Uruguay, la región pampeana de la Argentina y algunas partes de Bolivia, el Ecuador y el Perú; contrastan con la reducción de las precipitaciones en Centroamérica y el sudoeste latinoamericano. El cambio climático afectará de manera desigual a la producción y las exportaciones y la infraestructura para el comercio

internacional. Se prevé un aumento del nivel del mar y del oleaje, además a una mayor intensidad de los ciclones tropicales, puede aumentar el tiempo de inactividad en puerto de los buques y, por lo tanto, incrementar los costos de transporte.

Esos dos factores se consideran los más “preocupantes” cuando se refiere a exportación o a incremento de tarifas spot, ya que son las que afectan de manera más directa a estos dos conceptos. Pero existen otros factores de menor proporción que pueden afectar de manera indirecta a las exportaciones y por consiguiente a las relaciones entre las partes que pueden estar negociando o llegando a un acuerdo. Estos otros factores son: (a) Población, (b) Normas, costumbres y hábitos comerciales, (c) Situación Socioeconómica, (d) Legislación y Financiamiento, (e) Situación Política, (f) Evolución de la demanda y oferta mundial de productos y (g) Competencia Internacional. (Mondragón, 2020)

No es sorpresa de que hoy en día las ventas en el extranjero requieran de más utilidades que de lo normal por parte de ciertas empresas, es por eso por lo que las empresas deben elegir bien el mercado al que se van a dirigir y adicional a este factor, deben considerar otros más para no tener un declive económico, al momento de exportar.

Factor Social

Es esencial que las empresas o los países involucrados, en este caso China y Ecuador tengan en cuenta el estilo de vida y la cultura tanto del país con el que van a negociar como de ellos mismo para así poder tener más provecho al producto o al servicio que quieran exportar o importar. Está información se la puede considerar crucial para saber si el producto o

servicio se considera esencial, deseable o indeseable para el país de destino, el factor social se subdivide en otros factores que sirven para determinar cómo podría afectar a las actividades comerciales.

Población

Se entiende como población a un grupo numeroso de personas que tienen como característica en común vivir en una misma área específica y que a su vez comparten características similares como lo son el idioma, normas, costumbres, religión o religiones, alimentación, etc. Al incrementarse la población afectara enormemente a la economía del país ya sea por parte del exportador o del importador, y está relacionado con el factor principal que es el de la economía.

Normas, costumbres y hábitos comerciales

En cualquier mercado se puede llegar a encontrar normas, costumbres y prácticas comerciales, lo que hacen diferente a un mercado de otro, por lo que esta característica también juega un papel importante en el desarrollo de cualquier exportación y su dominio dependerá de las adecuaciones que se puedan aplicar a lo largo del proceso de negociación.

Situación Socio-Económica

Esta característica determinara e influirá tanto en la planeación de una empresa, como de manera general a las tarifas spot, ya que este factor puede considerarse de manera positiva o negativa dependiendo de que situaciones se estén dando, podría haber escasez de materias primas, aumentos en los costos de insumos o inestabilidades sociales, lo cual no garantiza que se puedan llegar a alcanzar los objetivos que ambas partes puedan prever.

Tasas de desempleo

El desempleo a nivel nacional en Ecuador se ubicó en 4,28% en septiembre frente a un 3,90% del mismo mes pero el año anterior, lo cual quiere decir que la cifra con relación al año anterior a aumentado debido también a las múltiples situaciones que ha estado pasando el país, las cifras dichas anteriormente son de hace 5 años, en donde las ciudades Quito y Guayaquil son las que representan un mayor número de desempleos con relación a las otras ciudades del mismo país. (INEC, Ecuador cierra septiembre con un desempleo de 4,28%, 2020)

Hasta el año pasado (2019) el desempleo en el Ecuador en los meses de marzo, junio, septiembre y diciembre habrían tenido un desempleo de 4,6%, 4,4%, 4,9% y 3,8% respectivamente mostrando que había mejorado la situación de empleo en el país. (INEC, 2020)

Pero en el año actual 2020 no se conoce aún una cifra estadística verídica de la cantidad o el porcentaje de personas desempleadas en el país, pero se estima que debido a la situación actual que está atravesando el país la cifra de desempleo podría haber aumentado desde que inicio la pandemia, debido a que muchas empresas tuvieron que cerrar y no les alcanzaba para poder suplir con los gastos de la empresa y de los trabajadores, por lo que muchas empresas se vieron en la “obligación” de despedir a muchos trabajadores.

La tasa de desempleo en China referente a las zonas urbanas fue de un 4,8% en el año del 2019 y con relación al año anterior se redujo en un 0,1%, estos números de desempleo, los habitantes los consideran un nivel “normal” o “bajo”, ya que la estabilidad ha continuado en el mercado laboral

de China, con un nivel relativamente bajo desde el año 2008 con un 4%, en el 2014 se mantuvo el mismo porcentaje que hace 6 años teniendo un mejor desarrollo, en el año del 2017 se realizó un censo en 31 ciudades donde la tasa de desempleo no supero ni el 5% manteniéndose en un 4,7% demostrando así que China tiene un mejor control y organización del trabajo o de plazas de trabajo para poder ir mejorando su situación cada vez.

(Finanzas, 2020)

Ahora debido a la situación del 2020, referente a la pandemia ocurrida precisamente en Wuhan, China, la situación tanto política, económica, social fueron terribles para China ya que al ser inicio de toda la situación actual, ciertos países dejaron de tener relación directa/comercial con China, por lo que la tasa de desempleo analizada el 15 de Junio del 2020 fue de 5,9% en comparación a los años anteriores es unas de las pocas veces que China supera su tasa base de desempleo, incluso casi llegando a los 6,2% y esto es porque existe una fuerza laboral urbana que sigue en búsqueda activa de empleo debido a lo que ha venido transcurriendo en los últimos meses.

(Investing, 2020)

Datos Históricos

Valor del Yuan Chino (CNY) en Dólar Estadounidense (USD)

Tabla 1. Variación anual del CNY – USD periodo (2015-2019)

| AÑO | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|---------|--------|--------|--------|--------|--------|
| CNY/USD | \$0.16 | \$0.15 | \$0.15 | \$0.15 | \$0.14 |
| % VAR | -0.30% | -0.88% | -0.18% | 0.26% | -0.61% |
| USD/CNY | ¥63.00 | ¥66.57 | ¥67.42 | ¥66.64 | ¥69.14 |

Nota: Conversión de divisas anuales CNY/USD periodo 2015 -2019

Fuente: Trading en Forex de Investing.com (Fusion Media Ltd., 2017)

Para poder hablar de datos históricos que ha tenido el valor del yuan chino frente al dólar estadounidense, hay que remontarse un poco más

atrás, cuando el valor del yuan decreció tanto que se pensaba que China jamás llegaría a recuperarse.

Fue en 1994, cuando en el mercado de divisas se divisó que el cruce del dólar con el yuan se situaba en 7,1550 yuanes por dólar y se estimaba que por una inestabilidad en los mercados lo que obligo a China a tomar medidas drásticas respecto al tema y por consiguiente pasara una situación similar a la del 2019 y por eso es que se lo comparo con la situación del año 2019 en donde ligeramente era superior llegando a los 7,17 yuanes, y se piensa que se espera un decrecimiento del 3,9% respecto al cambio entre estas dos monedas en los pasados meses del año 2019, a lo cual esta situación se asemejaría a la del año 1994. (Ecoprensa, 2019)

En la siguiente tabla se detallan la conversión de yuan a dólares estadounidenses y del dólar estadounidense a yuan por cada año, hasta mediados de 2005 el banco central chino establecía un tipo de cambio fijo entre su moneda y el dólar, en concreto el tipo de cambio era de 8,28 yuanes por dólar. El régimen de tipo de cambio fijo se volvió a implantar con motivo de la Gran Recesión, desde julio de 2008 hasta junio de 2010 el yuan se intercambiaba a un tipo de cambio fijo de 6,83 yuanes por dólar.

Entre 2005 y 2008 y desde 2008 en adelante existe un régimen de flotación sucia para el tipo de cambio, en el que el Banco Central Chino establece unas bandas de fluctuación para el yuan y se deja fluctuar dentro de esas bandas. En la práctica, esta flotación sucia termina funcionando como un tipo de cambio manejado directamente desde el Banco Central. (Fernández, 2019)

En el 2019 se cree que el yuan podría seguir decreciendo hasta llegar a caer a cifras de 7,25 yuanes o unidades por cada dólar, lo que sería lo más normal ahora con la economía de China desacelerada y ciertos problemas que en Hong Kong no se solucionan, esto obliga a China a que tenga que seguir tomando esta acción por un tiempo no definido. (Ecoprensa, 2019)

Tarifas de importación

Tabla 2. *Tarifas anuales de importación ruta comercial China – Ecuador periodo (2015-2019)*

| Contenedores | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|--------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| 20sd | \$1,675.00 | \$2,371.00 | \$2,686.00 | \$1,500.00 | \$1,617.00 |
| 40sd | \$1,987.00 | \$2,786.00 | \$3,010.00 | \$1,595.00 | \$1,810.00 |
| 40rh | \$1,987.00 | \$2,786.00 | \$3,010.00 | \$2,201.00 | \$1,810.00 |

Nota: Valores están en USD por TEU

Fuente: GREENANDES Ecuador – EVERGREEN Line

En esta tabla se detallan las tarifas anuales de importación en la ruta comercial de China a Ecuador, en un periodo de tiempo que comienza desde el año 2015 al año 2019.

La tabla se la dividió en tres tipos de contenedores para poder tener un detalle más preciso de las tarifas y de los costos que se generaron en estos 5 años para poder detallar la variación de estas. Hay varios factores que pueden llegar a influir el precio de la tarifa y por lo tanto el costo de la importación, el tamaño del contenedor, el peso mínimo de la carga e incluso el tiempo de entrega de la mercadería.

Se puede apreciar que los precios varían según el tamaño del contenedor y en cada año también, para el contenedor de 20sd sus precios o tarifas se mantienen entre los valores de \$1,675.00 a \$2,686.00, esto da a entender que como el espacio del contenedor es menor los factores mencionados con anterioridad tienen un impacto menor y por lo tanto tienen un costo menor, a diferencia de los contenedores de 40sd y 40rh, que si bien

sus precios o tarifas fueron similares en 4 de los 5 años seleccionados, y en el año 2018 donde se dio esta diferencia debido a que Ecuador aumento sus nivel de importaciones, utilizando en su mayoría al contenedor de 40rh, debido al tipo de mercadería que transporto en ese año.

Estas variaciones surgen por pequeños factores como cambios en la economía de ambos países, factores sociales y a veces políticos que pueden alterar en su totalidad a las importaciones o de muy pequeña manera. Pero en el transcurso de los meses de cada año siempre habrá factores que puedan alterar el comercio internacional.

Tarifas de exportación

Tabla 3. *Tarifas anuales de exportación ruta comercial China- Ecuador periodo (2015-2019)*

| Contenedores | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|--------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| 20sd | \$600.00 | \$600.00 | \$600.00 | \$600.00 | \$600.00 |
| 40sd | \$700.00 | \$700.00 | \$700.00 | \$700.00 | \$700.00 |
| 40rh | \$4,050.00 | \$4,980.00 | \$3,700.00 | \$4,300.00 | \$2,750.00 |

Nota: Valores están en USD por TEU

Fuente: GREENANDES Ecuador – EVERGREEN Line

En el caso de las exportaciones, es muy diferente ya que existe una particularidad y es que los precios tanto de los contenedores 20sd y 40sd son los mismos en el periodo de 5 años analizados. Este caso se da porque tanto las consolidadoras, como las navieras, tienen estipulado una constante para las exportaciones, claro está, dependiendo del tamaño del contenedor y el producto que se esté exportando.

Tarifas Mensuales de Importación y Exportación

Tabla 4. Tarifas mensuales de importación ruta comercial China – Ecuador

| 2019 | 20SD | 40sd |
|------------|------------|------------|
| ENERO | \$2,000.00 | \$2,200.00 |
| FEBRERO | \$1,500.00 | \$1,700.00 |
| MARZO | \$1,800.00 | \$1,900.00 |
| ABRIL | \$1,700.00 | \$1,700.00 |
| MAYO | \$1,000.00 | \$1,100.00 |
| JUNIO | \$1,003.00 | \$1,200.00 |
| JULIO | \$1,600.00 | \$1,600.00 |
| AGOSTO | \$1,700.00 | \$1,900.00 |
| SEPTIEMBRE | \$2,000.00 | \$2,000.00 |
| OCTUBRE | \$1,501.00 | \$1,675.00 |
| NOVIEMBRE | \$2,100.00 | \$2,845.00 |
| DICIEMBRE | \$1,500.00 | \$1,900.00 |

Nota: Valores están en USD por TEU

Fuente: Adaptado de Tarifarios de importaciones WAN HAI

Tabla 5. Tarifas mensuales de exportación ruta comercial China – Ecuador

| AÑO | 20SD | 40SD |
|------------|----------|----------|
| ENERO | \$600.00 | \$700.00 |
| FEBRERO | \$600.00 | \$700.00 |
| MARZO | \$600.00 | \$700.00 |
| ABRIL | \$600.00 | \$700.00 |
| MAYO | \$600.00 | \$700.00 |
| JUNIO | \$600.00 | \$700.00 |
| JULIO | \$600.00 | \$700.00 |
| AGOSTO | \$600.00 | \$700.00 |
| SEPTIEMBRE | \$600.00 | \$700.00 |
| OCTUBRE | \$600.00 | \$700.00 |
| NOVIEMBRE | \$600.00 | \$700.00 |
| DICIEMBRE | \$600.00 | \$700.00 |

Nota: Valores están en USD por TEU

Fuente: Adaptado de Tarifarios de importaciones WAN HAI

Aquí en la tabla 4 como en la tabla 5, se muestra el cambio o la variación de los precios o las tarifas mes a mes, dentro de un mismo año. Como se dijo anteriormente, las tarifas o precios impuestos cuando se va a exportar no suele variar y por lo tanto se mantiene el mismo valor durante todo el año entero, como se puede apreciar en la tabla 5.

Ya en las importaciones la situación cambia totalmente, utilizando el contenedor de 20sd y el de 40sd, los precios son variables en todos los meses, son pocos los meses que llegan a tener el mismo valor en el precio. En el mes de enero las importaciones comienzan con un precio de \$2,000.00 en el de 20sd y \$2,200.00 en el contenedor de 40sd, a lo que en el siguiente mes sufre una baja, reduciéndose el precio a \$1,500.00 (20sd) y \$1,700.00 (40sd), siendo febrero el primer mes con un declive en el precio total de compra, así con el pasar de los meses los precios siguieron teniendo una variación, esto también se debe a que ciertos productos son más cotizados en meses respectivos, por las fechas “especiales” que se tienen en el año, estas fiestas pueden afectar el comercio haciendo que se llegue a importar más que el mes anterior o menos que el mes anterior, adicional hay que tener en cuenta los factores que puedan surgir, puede ser que algún producto tenga un aumento en su precio, por lo que se tendría que reducir el consumo de dicho producto y por lo tanto importarlo en un menor rango.

Los meses con mayor decrecimiento cuando se utilizó el contenedor de 20sd son: (a) mayo, (b) junio, (c) julio, y (d) octubre, esto justifica que las importaciones en estos meses tendrán un declive exponencial con respecto a los demás meses, por circunstancias como el clima (Fenómeno del Niño, etc.) o por situaciones referentes a la economía y a la política.

Con respecto a cuándo se utiliza el contenedor de 40sd, los meses con decrecimiento son: (a) mayo, (b) junio, y (c) julio, por otra parte, los meses con crecimiento son: (a) enero, (b) agosto, (c) septiembre, (d) noviembre, y (e) diciembre. Lo cual indica que, al comienzo del año, a mediados del año y cuando está por finalizar el año son los momentos en los

que se puede llegar a importar con mayor intensidad porque el nivel de compra de los consumidores sube o tiene un incremento que las empresas aprovechan.

En conclusión se puede ver que existen dos tipos de relaciones, las cuales ambas son de alguna manera “directa” entre los factores que puedan afectar a las tarifas y las tarifas spot mismas, porque se puede observar que en fechas específicas pues surgen ciertos factores que causan un cambio en el valor de las tarifas spot, pero esto más se visualiza en las importaciones, en donde las tarifas suelen tener fluctuaciones más rápidamente (mes a mes). La otra relación es la que existe entre las tarifas spot y los precios que están impuestas con la utilización de los contenedores de 20sd, 40sd y 40rh, aquí se puede concluir que al momento que las consolidadoras de carga o las navieras imponen sus tarifas, el precio queda “establecido” hasta que una variación en las tarifas hace que el precio establecido llegue a variar ya sea incrementando o disminuyendo, para el bien del país importador o exportador y a su vez para la empresa que esté realizando dicha actividad.

Los principales productos exportados de Ecuador fueron en esos años el camarón, banano, enlatados de pescado, flores y cacao, del más exportado al menos exportado. (ElComercio, 2019)

El tamaño de los contenedores y la variedad de los productos exportados son las únicas variables que pueden inferir en este proceso, y ya que los productos que se exportaron durante esos años fueron los mismos, pero con ciertas variaciones, es por lo que para los contenedores de 20sd y 40sd sus precios o tarifas se mantuvieron fijas.

En cuanto al contenedor de 40rh tuvo bastantes variaciones debido a que apareció una enorme cantidad de peticiones para exportar productos que necesitaban la utilización del contenedor de 40rh, ya que, al contar con la característica de temperatura controlada con fuentes de energía, fue de mucha necesidad la utilización de este contenedor

CAPÍTULO 3

En el presente capítulo se busca detallar el impacto de la fluctuación de las tarifas spot de contenedores en la ruta comercial China y Ecuador de los últimos 5 años, consecuente a la obtención de los datos realizar un análisis de los principales productos de importación y exportación afectados, su variación y determinar cómo influyeron los factores de inestabilidad mencionados en el capítulo 2 en las importaciones y exportaciones.

Relación Bilateral China – Ecuador

La relación de intercambio para el Ecuador se resume en aquellas naciones que son las principales fuentes de acceso a materias primas, productos industrializados, maquinarias y tecnología, mientras que se despachan productos primarios como petroleros, agrícolas, pesqueros, acuícolas, entre otros.

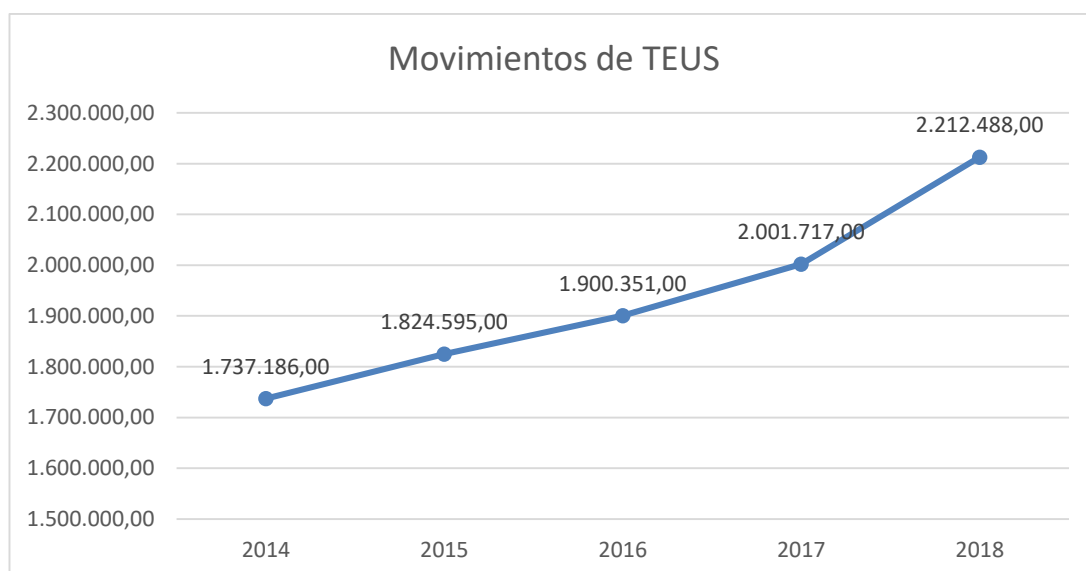


Figura 1. *Movimientos de TEUS anuales*

Nota: Cantidad de TEUS (Importación y Exportación) Ecuador periodo 2014 -2018

Fuente: Elaboración propia con datos de Ministerio de Transporte y Obras Públicas (2019)

El 98% del movimiento de TEUs pertenece a la carga de importación y exportación del puerto de Guayaquil, ya que ahí operaran los terminales portuarios privados y las terminales estatales concesionadas por la Autoridad Portuaria de Guayaquil (APG): Contecon y Andipuerto.

Por los muelles del puerto de la urbe porteña se moviliza, en dinero, el equivalente al 25 % del Producto Interno Bruto (PIB), que significan unos 25.000 millones de dólares. (Lopez, 2019)

Por ende, el desarrollo del comercio ecuatoriano depende de diferentes factores exógenos como: (a) los aranceles impuestos a productos chinos, (b) la desaceleración económica mundial, (c) la devaluación del yuan y el fortalecimiento del dólar.

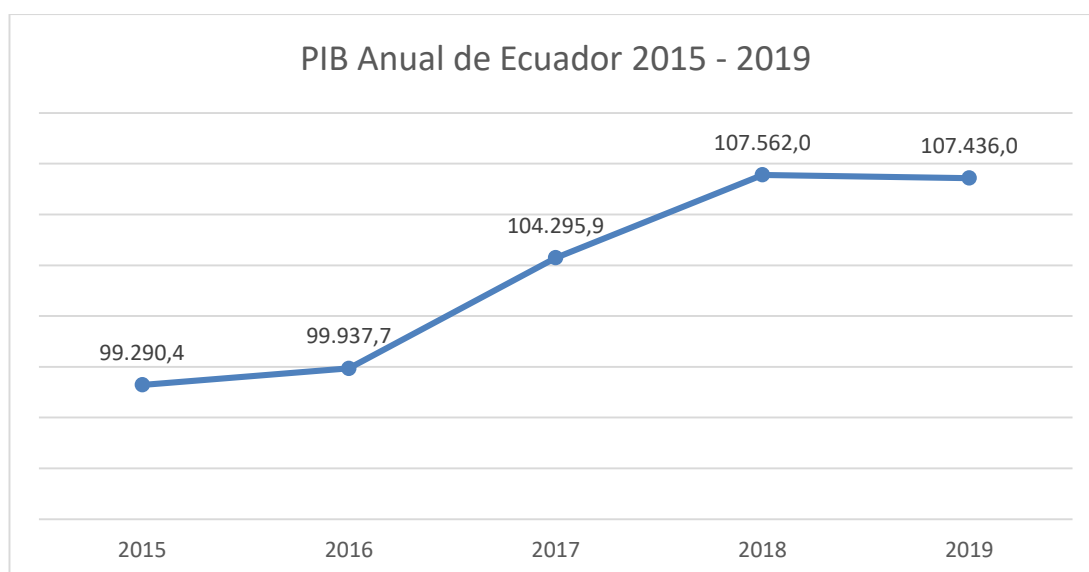


Figura 2. PIB Anual del Ecuador Periodo 2015 - 2019

Nota: Los valores están en millones de dólares

Fuente: Elaboración propia con datos de Banco Central Del Ecuador (2020)

La Figura 2 muestra la evolución del PIB en millones de dólares a través de los años 2015 – 2019, es decir el indicador de la producción creada por el país hasta finales del año pasado.

Según el Banco Central del Ecuador se conoce que las relaciones comerciales con el país oriental representan aproximadamente el 19.4% de las importaciones del Ecuador (no petroleras), siendo el segundo, después de Estados Unidos, y también forma parte de los 5 principales países de destino a los que se exporta.

Carlos Larrea (2018), embajador de Ecuador en China, ratifica que ambos países poseen dos economías fuertemente complementarias que se caracterizan por un importante intercambio comercial, muy dinámico. China es el segundo socio comercial de Ecuador y este es el décimo socio comercial de China de entre los países de América Latina y el Caribe.

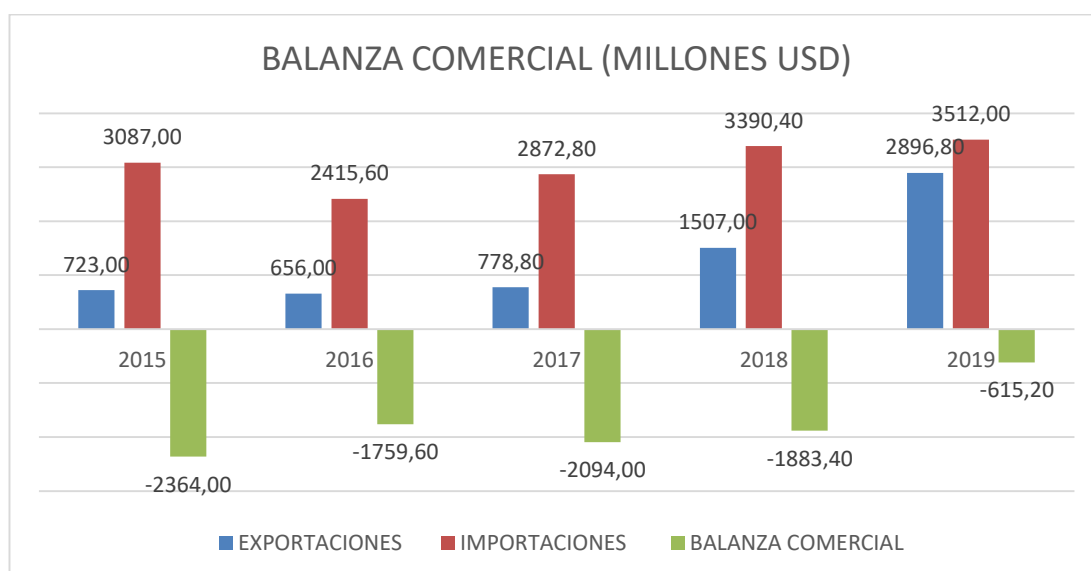


Figura 3. *Balanza Comercial (Millones USD) China – Ecuador*

Nota: Los valores están en millones de dólares

Fuente: Elaboración propia con datos de Banco Central del Ecuador (2020)

La Figura 3, al relacionarlo con la Figura 2, permite realizar un breve análisis sobre la importancia del intercambio, pues refleja las relaciones comerciales con el gigante asiático frente al PIB ecuatoriano; durante el 2010 las exportaciones a la República Popular China representaron el 0.47%

del total del PIB y las importaciones desde China el 2.31% cifra que, en 2018, alcanza el 1.39% en una y el 3.34% respectivamente.

En el Ecuador China participa de varios proyectos e inversiones financieras públicas y privadas desde 2007 además de ser un importante consumidor del petróleo de país con un 77% del total exportable, también las ventas de petróleo son mayores del 80% de todo lo que se exporta en 2013, además que se vendió una considerable cantidad por adelantado, en este año la balanza comercial nuevamente se encontraba negativa con cerca de 2701 millones de dólares. China financió 7 centrales hidroeléctricas además de tener una estrecha participación en las telecomunicaciones al firmar convenios con la estatal CNT. (Guamán Lozano, Miño Cascante, García Cabezas, García Flores, & Moyano Alulema, 2018)

Evolución del CNY – USD

La depreciación del yuan desde 2014 responde más a movimientos de mercado que a una devaluación planificada para ganar competitividad de forma ilegítima. Incluso China gastó casi el 20% de sus reservas de dólares intentando sostener el precio del yuan entre 2014 y 2017. Desde 2015, especialmente desde que el yuan entra en la cesta de monedas de reserva del FMI en 2016, el banco central chino ha dejado a su moneda fluctuar de forma más agresiva, con menos intervenciones en el mercado cambiario. (Fernández, 2019)

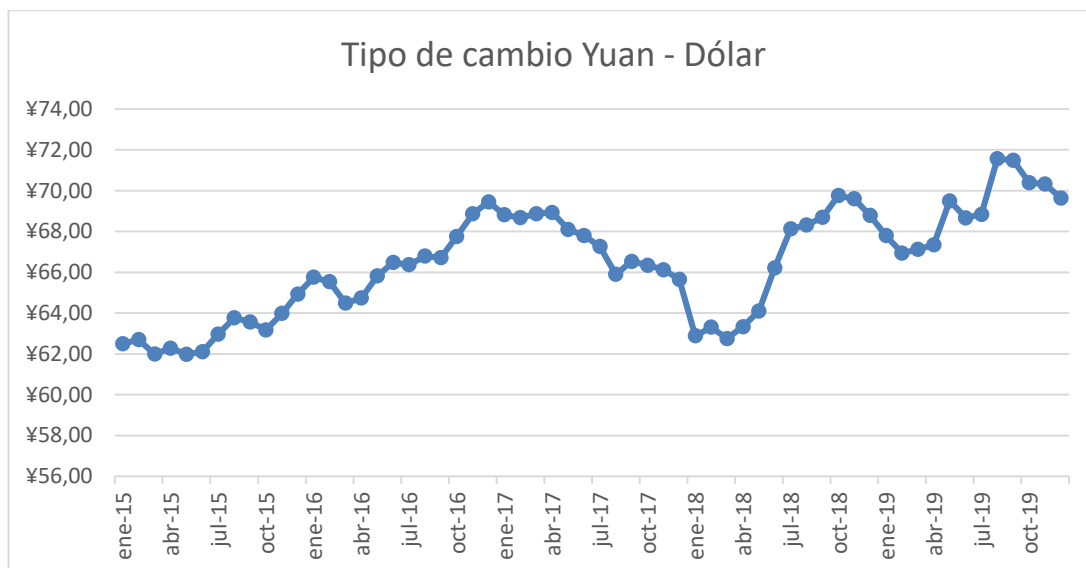


Figura 4. Evolución del valor del CNY VS USD

Nota: Conversión de divisas CNY/USD periodo 2015 -2019

Fuente: Elaboración propia con datos de Investing.com (Fusion Media Ltd., 2017)

La figura 4 demuestra la variación constante que existe en la valoración del Yuan frente al Dólar, desde el 2015 al 2019 existe una tendencia a la baja de la moneda China desde que se abandona el régimen de tipo de cambio fijo en julio de 2005, el yuan ha ganado valor constantemente hasta 2014. Sin embargo, desde 2014 hasta agosto de 2019 existe una devaluación considerable, pero a pesar de todo aquello, el yuan hoy todavía es un 17,5% más valioso en términos de dólar que en 2005, en octubre de 2016 el Fondo Monetario Internacional incluye al Yuan como moneda de reserva a la hora de emitir derechos especiales de giro. Como contrapartida, algunos controles de capitales han sido eliminados en China, este movimiento tenía como objetivo establecer al yuan chino como moneda de referencia en el comercio internacional y moneda de reserva para otros bancos centrales. Desde enero de 2017 inició una nueva fase de acumulación de dólares, pero en vez de seguir acumulando moneda, el banco central chino decidió rápidamente volver a incrementar el valor del

yuan. En 2018 el movimiento contrario vuelve a tener lugar, esto quiere decir que, a pesar de las apariencias, el Banco Central Chino está moviendo el tipo de cambio en función de las circunstancias de mercado. Finalmente, en agosto de 2019 el valor del yuan retrocedió un 1,4% frente a la divisa estadounidense, superando la barrera psicológica de las 7 unidades por dólar y colocando la cotización en un nivel no visto desde hace 11 años.

Evolución de Tarifas

Desde mediados del 2019, las tarifas spot han disminuido significativamente con en comparación al período correspondiente de 2018. Esto tiene menos que ver con el mercado actual y más con lo que ocurrió a finales del año 2018 cuando empezó la Guerra Comercial entre Estados Unidos y China e impuso tarifas de flete sobrecargadas. Por lo tanto, las tarifas spot en el segundo semestre de 2019 estaban prácticamente destinadas a parecer muy débiles en comparación con un mercado artificialmente inflado. (Mundo Marítimo, 2019)

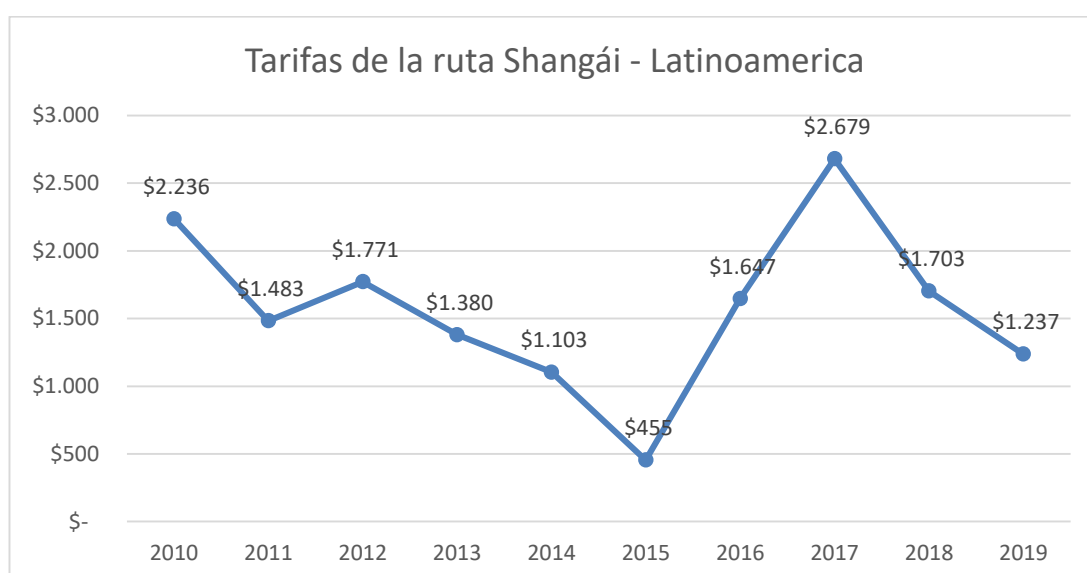


Figura 5. Tarifas de contenedores Ruta Shangái - Latinoamérica

Nota: Los valores están en dólares

Fuente: Elaboración propia con datos de UNCTAD (2019)

En 2018, los movimientos de los fletes de contenedores en las rutas Norte-Sur registraron una caída de los fletes que obedeció en parte a la disminución de las importaciones en América Latina y África Subsahariana derivada del deterioro de la actividad económica en esas regiones. En efecto, el promedio de los fletes en la ruta Shanghái-Latinoamérica alcanzó 1.703 dólares por TEU en 2018, lo que supuso una caída del 36,4 % con respecto a 2017. (Naciones Unidas, 2019)

Asimismo, la subida de los precios medios del combustible (un 31,5 % más caros en 2018 que en 2017) reforzó la presión sobre los gastos operacionales de las navieras y debilitó sus márgenes de explotación (Barry Rogliano Salles, 2019). Las tarifas son muy sensibles con respecto al aumento del precio del combustible que solo contiene 0.5% de azufre para cumplir con la nueva normativa impuesta por International Maritime Organisation IMO que se rige a nivel mundial. Al final del año el incremento de los precios del combustible no se compensó del todo con un aumento de los fletes y repercutió negativamente en los beneficios. De cualquier manera, el repunte de los fletes y la demanda a finales de 2018 y una mejor gestión de la oferta permitieron que algunas empresas de transporte de contenedores mejorasen sus resultados. (Naciones Unidas, 2019)

Porcentaje de participación de las importaciones y exportaciones

Tabla 6. Participación anual de China en las importaciones periodo (2015-2019)

| IMPORTACIONES | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|---------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| TOTAL ECUADOR | \$20,421.25 | \$15,560.93 | \$19,030.97 | \$22,103.86 | \$21,474.22 |
| CHINA | \$3,086.98 | \$2,415.56 | \$2,872.85 | \$3,390.42 | \$3,511.97 |
| PARTICIPACIÓN | 15.12% | 15.52% | 15.10% | 15.34% | 16.35% |

Nota: Valores están en millones de USD

Fuente: Elaboración propia con datos de Adaptado de Banco Central del Ecuador

Tabla 7. Participación anual de China en las exportaciones periodo (2015-2016)

| EXPORTACIONES | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|---------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| TOTAL ECUADOR | \$18,330.65 | \$16,797.67 | \$19,092.35 | \$21,627.98 | \$22,329.38 |
| CHINA | \$723.01 | \$656.38 | \$778.77 | \$1,507.00 | \$2,896.83 |
| PARTICIPACIÓN | 3.94% | 3.91% | 4.08% | 6.97% | 12.97% |

Nota: Valores están en millones de USD

Fuente: Elaboración propia con datos de Adaptado de Banco Central del Ecuador

Como anteriormente se mencionó, existen una serie de factores que pueden llegar a alterar o a fluctuar a las tarifas spot, todos estos factores aparecen de manera 'aleatoria', aunque ciertas veces pueden ser causadas de manera directa. A lo largo del tiempo ha existido un término llamado intercambio global, lo cual conlleva a que la fluctuación del precio en las tarifas spot que han sido establecidas con anterioridad por las navieras o las consolidadoras de carga, pero que por ciertos factores ya sean antes, durante o después de realizar la acción del transporte (exportación e importación), puede ser que estos precios establecidos con anterioridad vayan cambiando y alterándose.

Se han notado ciertas tendencias en los niveles de compra o venta de productos para la exportación e importación, con lo cual da una idea a las empresas que quieran realizar esta actividad el porcentaje (precio) de cuanto podrían estar pagando en cada mes de un año respectivamente, aunque en algunas ocasiones, estas tendencias tienden a tener pequeñas variaciones porque a los países implicados o a las empresas le surgen otras necesidades, pero aun así la fluctuación de las tarifas spot gira en torno a una integración vertical de factores como los cambios climáticos, problemas con las aduanas, cambio en las divisas, entre otras.

A continuación se realizó una tabla donde se muestra el top de productos que más se exportan e importan en las actividades comerciales

entre Ecuador y China, como ha sido la variación de precio y de necesidad en los productos dentro de un periodo de 5 años.

Top de productos de importación

Ecuador es un país importador, el sector industrial tiene los porcentajes más altos de importaciones de materias primas y bienes. Seguido del sector industrial también se importa para los sectores agrícolas, transporte y construcción.

Tabla 8. Top de *productos importados a la República Popular China periodo (2015 – 2019)*

| PRODUCTO | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|---|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Máquinas, aparatos y artefactos mecánicos, reactores nucleares, calderas; partes de estas máquinas o aparatos | \$433,153 | \$373,105 | \$636,400 | \$705,063 | \$599,280 |
| Máquinas, aparatos y material eléctrico, y sus partes; aparatos de grabación o reproducción de sonido, aparatos de grabación o reproducción de imagen y sonido en televisión, y las partes y accesorios de estos aparatos | \$728,444 | \$603,791 | \$759,978 | \$879,782 | \$598,484 |
| Vehículos automóviles, tractores, velocípedos y demás vehículos terrestres, sus partes y accesorios | \$257,958 | \$169,988 | \$397,801 | \$496,397 | \$346,974 |
| Fundición, hierro y acero | \$321,681 | \$173,555 | \$282,618 | \$332,848 | \$320,904 |
| Combustibles minerales, aceites minerales y productos de su destilación; materias bituminosas; ceras minerales | \$6,241 | \$37,856 | \$6,604 | \$34,295 | \$202,909 |

Nota: Valores están en miles de USD

Fuente: Elaboración propia con datos de ITC International Trade Statistics - datos obtenidos del Banco Central del Ecuador.

Así mismo como se analizó en la tabla 7 el top o ranking de productos más exportados, en la tabla 8 se analizó el ranking de productos que fueron más importados por parte de Ecuador, la categoría de estos productos están más ligados a lo que son maquinarias y tecnologías, ya que China al ser un país desarrollado cuenta con un mejor manejo de este ámbito, lo que lleva a

Ecuador a la necesidad de requerir o necesitar productos en los que no esta tan especializado.

En el puesto No. 1 están lo que son las máquinas, aparatos y artefactos mecánicos, reactores nucleares, calderas; partes de estas máquinas o aparatos, casi la mayoría de maquinarias no son hechas o construidas en Ecuador, varias partes de automotores, maquinas que utilizan las empresas, aparatos de entretenimiento o accesorios para dichos aparatos o maquinarias, como Ecuador necesita en un alto porcentaje de maquinaria que le ayude a poder superarse en el ámbito tecnológico, las importaciones que realiza son muy elevadas, en las cinco categorías de productos se puede verificar eso, con excepción de los minerales, ya que Ecuador cuenta con sus propios minerales y combustibles, pero así mismo como paso con las exportaciones, en el año 2016 los productos que tenían una constante actividad comercial con relación a las importaciones tuvieron que descender por el momento que tuvo que atravesar Ecuador, que si bien no se podía dar con el lujo de importar maquinarias o productos de ese tipo, tuvo que importar combustible, que era necesario para poder solventar aquel problema, luego los dos años siguientes se “normalizaron” las importaciones, pero con el cambio de presidente, el cambio en las leyes comerciales, en las aduanas y en los acuerdos que se habían establecido anteriormente, las importaciones tuvieron un cambio radical, volviendo a descender el rango normal establecido , por cambios extremos en el país al que exportaba China.



Figura 6. Top de productos de exportación China-Ecuador total 5 años

Nota: Valores en miles de USD

Fuente: Elaboración propia con datos ITC International Trade Statistics - datos obtenidos del Banco Central del Ecuador.

La suma de los 5 años analizados ayudan a realizar un top de los productos con mayor participación en las importaciones, como se logra observar en la Figura 6; se puede ver que las máquinas, aparatos y material eléctrico, y sus partes, aparatos de grabación o reproducción de sonido, aparatos de grabación o reproducción de imagen y sonido en televisión, y las partes y accesorios de estos aparatos se encuentra en el primer puesto con el 20% de participación en las importaciones durante el periodo; en segundo lugar se encuentran máquinas, aparatos y artefactos mecánicos, reactores nucleares, calderas, partes de estas máquinas o aparatos cuya participación en las importaciones es del 16%; en el siguiente lugar se encuentra los vehículos, tractores, velocípedos y demás vehículos terrestres, sus partes y accesorios con la participación del 9% en las importaciones totales, mientras que la fundición, hierro y acero posee una participación del 8% y los combustibles minerales, aceites y productos de su destilación; materias bituminosas un 4%.

Top de productos de exportación

Varios productos de Ecuador son muy solicitados en países del mundo, entre estos tenemos el petróleo, las flores, el camarón, el plátano. Los acuerdos comerciales con la Unión Europea, la recuperación de los mercados chino y ruso y otros factores ayudan aumentar las exportaciones del país. (El Comercio, 2017)

Tabla 9. Top de productos exportados a la República Popular China periodo (2015 – 2019)

| PRODUCTO | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|--|-----------|-----------|-----------|-----------|-------------|
| Pescados y crustáceos, moluscos y demás invertebrados acuáticos | \$190,072 | \$79,115 | \$116,377 | \$607,967 | \$2,133,243 |
| Combustibles minerales, aceites minerales y productos de su destilación; materias bituminosas; ceras minerales | \$159,009 | \$231,964 | \$341,977 | \$482,200 | \$261,624 |
| Frutas y frutos comestibles; cortezas de agrinos (cítricos), melones o sandías | \$127,149 | \$85,257 | \$67,496 | \$128,027 | \$220,466 |
| Madera, carbón vegetal y manufacturas de madera | \$70,946 | \$54,015 | \$48,360 | \$77,998 | \$132,406 |
| Minerales metalíferos, escorias y cenizas | \$1,541 | \$28,112 | \$76,746 | \$76,607 | \$80,283 |

Nota: Valores están en miles de USD

Fuente: Elaboración propia con datos de ITC International Trade Statistics - datos obtenidos del Banco Central del Ecuador.

En la siguiente tabla se analizó el ranking de productos que más fueron exportados en un periodo de tiempo de 5 años, en donde se puede observar que los productos más requeridos por China, son productos en los que Ecuador se “especializa” o pueden considerarse como productos que son “riquezas” de Ecuador, la categoría de producto que fue mayormente requerido por China fue: la categoría de pescados y crustáceos, moluscos y demás invertebrados acuáticos, en donde resaltan específicamente los productos del camarón y el atún en lata, se puede ver que en el primer año de análisis el precio está dentro del rango normal de cantidad de exportación

de este producto, pero en el siguiente año hubo una caída en el precio estimado, debido a que en Ecuador hubo un evento de la naturaleza que impidió al país poder tener sus actividades con normalidad, centrándose en reestructurar y que vuelva a surgir de a poco la economía que se había perdido por tal acontecimiento, luego en los siguientes años, se comenzó a exportar con normalidad media, hasta que llegó el año 2019, año donde la categoría de pescados y crustáceos, moluscos y demás invertebrados acuáticos tuvo un incremento exponencial en sus ventas, siendo el año con más ventas o más exportación de este producto por parte de Ecuador hacia China.

En el segundo puesto está ubicado lo que es la categoría de: combustibles minerales, aceites minerales y productos de su destilación; materias bituminosas; ceras minerales, en el tercer puesto están: las frutas y frutos comestibles; cortezas de agrios (cítricos), melones o sandías, en el cuarto y quinto puesto están respectivamente ubicados: la madera, carbón vegetal y manufacturas de madera y minerales metalíferos, escorias y cenizas, en donde los productos de índole natural comenzaron igual que el producto del primer puesto, en el primer año tuvieron un precio dentro del rango normal, debido a la catástrofe vivida en Ecuador en el año 2016, bajaron sus ventas, lo que conllevó a que se tuviera que exportar menos de estos productos a excepción del combustible que no sufrió esta pérdida, y en los demás años los productos empezaron a ser exportados con normalidad llegando a superar sus ventas cada año.



Figura 7. Top de Productos de exportación China-Ecuador total 5 años

Nota: Valores en miles de USD

Fuente: Elaboración propia con datos de ITC International Trade Statistics - datos obtenidos del Banco Central del Ecuador.

La suma de los 5 años analizados ayudan a realizar un top de los productos con mayor participación en las exportaciones, como lo indica la Figura 5, se observa que los pescados y crustáceos, moluscos y demás invertebrados acuáticos se encuentra en el primer puesto con el 48% de participación en las exportaciones durante el periodo; en segundo lugar se encuentran los combustibles minerales, aceites minerales y productos de su destilación; materias bituminosas cuya participación en las exportaciones es de 23%; en el siguiente lugar se encuentra las frutas y frutos comestibles; cortezas de agrios (cítricos), melones o sandías que en el caso de China principalmente es el banano y también se encuentra el mango, la piña, pitahaya y demás donde la participación es de 10% en las exportaciones totales; mientras que la madera, carbón vegetal y manufacturas de madera posee una participación de 6% y los minerales metalíferos, escorias y cenizales poseen un 4%.

En conclusión, el valor del flete marítimo internacional tiene un impacto sobre el comercio equivalente a las tarifas arancelarias o el tipo de cambio monetario: una reducción del costo de transporte fomenta directamente las exportaciones y las importaciones, igual que un aumento del tipo de cambio (moneda nacional / moneda extranjera) hace más competitivas las exportaciones, y una reducción del arancel aduanero nacional reduce el costo de las importaciones.

A partir del año 2015 China desplazó a Estados Unidos al atribuirse el país con mayor exportaciones hacia el Ecuador; cuyas inversiones ascendieron, en primer lugar en \$ 3.120 millones de dólares, en segundo lugar Estados Unidos con \$ 2.583 millones de dólares; aunque en el 2016 estos valores disminuyeron; para el año 2017 las estadísticas aumentaron, manteniendo el liderazgo; esto se debe, según la Revista Líderes (2018) a que China empezó a convertirse en la primera economía del planeta desplazando a Estados Unidos; a través, del lanzamiento de la campaña que se conoce como el “Sueño Chino” dando paso al continuismo de un sistema económico de desarrollo e incremento de necesidades materiales del país; y, con la visión de convertirlo en una nación moderadamente acomodada hasta el 2021 y plenamente desarrollada hasta el 2049 (Ramirez Ruiz, 2014).

Ecuador exporta variedades de productos con destino a China como: camarones, harina de pescado, banano, productos mineros, maderas, desperdicios de metales, concentrado de plomo y cobre, cacao, flores naturales, elaborados de banano entre otros; aun cuando el país tiene recursos atractivos para China, estos no alcanzan los niveles necesarios

para mantener una economía equilibrada, que garantice la estabilidad en la balanza comercial ecuatoriana. Por el contrario las importaciones no petroleras desde China resultan para el país asiático una oportunidad de desarrollo y crecimiento.

Asimismo, Ecuador importa desde la República Popular China productos como: medicamentos, instrumentos y aparatos de medicina, vehículos livianos, insecticidas, fungicidas, centrifugadoras, hornos industriales o de laboratorio, máquinas para preparación de alimentos y bebidas, máquinas para trabajar caucho, abonos con dos o tres elementos fertilizantes, entre otros. Ecuador realiza estas importaciones, basadas en esas categorías, porque al China ser un país con una mayor capacidad y mucho más desarrollado que Ecuador pues cuenta con mejores herramientas para “facilitar” o “mejorar” el trabajo actual, contando con maquinarias avanzadas, por lo cual, Ecuador se ve “obligado” a realizar negocios con China (importaciones), para poder sustentar o equilibrar los puntos bajos o débiles que se le pueden presentar.

Como se dijo anteriormente, se puede decir que si existe una relación entre las tarifas spot y las fluctuaciones o variaciones en el comportamiento del comercio entre Ecuador y China, pero en esta relación actúan factores que inciden en que esta relación se haga efectiva o sea posible, los cuales son los factores externos e internos, los que pueden llegar a causar que tanto las tarifas, como el rendimiento normal de las negociaciones se vea drásticamente afectado, a veces en un gran porcentaje y en otras ocasiones no es tanto el cambio. Pero al final siempre terminan variando estas dos variables

CAPÍTULO 4

El objetivo de este capítulo es analizar la información, como complemento del estudio, determinar la existencia o no de una relación entre la variación de las tarifas de contenedores y su afectación en el comercio internacional, con las actividades económicas ecuatorianas en la interacción internacional (exportaciones e importaciones).

En consecuencia, junto a la revisión de la literatura, los elementos cuantitativos permiten afianzar el análisis y, al interpretar los datos que se procesaron en regresión lineal simple que es una herramienta pertinente para este tipo de análisis, permitirá proyectar a futuro cuál sería el comportamiento de las importaciones o exportaciones tomando en cuenta la variabilidad de las tarifas spot y concluir la plausible afectación en la realidad del Ecuador.

Análisis Inicial

Tarifas vs Importaciones

Tabla 10. *Tarifas e importaciones de la ruta comercial China – Ecuador periodo (2015 – 2019)*

| AÑOS | TARIFAS | IMPORTACIONES |
|------|-------------|-----------------|
| | USD por TEU | Millones de USD |
| 2015 | \$1,883.00 | \$3,086.98 |
| 2016 | \$2,647.67 | \$2,415.56 |
| 2017 | \$2,902.00 | \$2,872.85 |
| 2018 | \$1,765.33 | \$3,390.42 |
| 2019 | \$1,745.67 | \$3,511.97 |

Nota: Valores están en miles de USD

Fuente: Elaboración propia con datos de ITC International Trade Statistics - datos obtenidos del Banco Central del Ecuador.

Se observa a primera vista que existe una relación pero de manera inversa entre el valor de las tarifas y las importaciones realizadas por

Ecuador. Las importaciones que hizo Ecuador desde China en el 2015 – 2016 disminuyeron significativamente entre un año al otro, para el año 2016 las importaciones disminuyeron considerablemente debido a la desaceleración económica en China, la caída de los precios del petróleo y otros productos básicos, las fuertes fluctuaciones de los tipos de cambio y la volatilidad financiera provocada por la divergencia de las políticas monetarias de los países desarrollados; además, a la aplicación de salvaguardias en el Ecuador desde el año 2015 hasta mayo del 2017; son algunos de los factores que influyeron en el comercio internacional. En 2017 China reportó que sus exportaciones cayeron un 7.7% total país y sus importaciones declinaron un 5.5% total país. El retroceso de las exportaciones fue su segundo declive anual consecutivo y el peor desde la crisis global del 2009. En el 2018 el gobierno ecuatoriano decidió fomentar las importaciones, no bloquearlas ya que el 60% de las importaciones son materias primas y bienes de capital que no se producen en el Ecuador. En el 2019 los productos que influyeron al crecimiento fueron los equipos de transporte, aceites refinados de petróleo, productos químicos básicos y maquinaria, equipo y aparatos eléctricos.

Tarifas vs Exportaciones

Tabla 11. *Tarifas y exportaciones de la ruta comercial China – Ecuador periodo (2015 – 2019)*

| AÑOS | TARIFAS | EXPORTACIONES |
|------|-------------|-----------------|
| | USD por TEU | Millones de USD |
| 2015 | \$1,783.33 | \$723.01 |
| 2016 | \$2,093.33 | \$656.38 |
| 2017 | \$1,666.67 | \$778.77 |
| 2018 | \$1,866.67 | \$1,507.00 |
| 2019 | \$1,350.00 | \$2,896.83 |

Nota: Valores están en miles de USD

Fuente: Elaboración propia con datos de ITC International Trade Statistics - datos obtenidos del Banco Central del Ecuador.

La Tabla 12 indica una relación aparente entre las tarifas y las exportaciones en Ecuador, en el 2015, ya que Ecuador fue el principal proveedor de China superando a países como India, Indonesia y Argentina con una tarifa de exportación de \$1,783.33. En 2016, las exportaciones tuvieron una tendencia a la baja por la Guerra comercial con USA que repercutió a nivel mundial tanto en las importaciones como en las exportaciones, las exportaciones ecuatorianas descendieron principalmente las de banano y las cuales representaron el 26 % del total al país asiático lo que significó en dólares los 126 millones y las de camarón el 16 %, es decir, \$96 millones. En 2017 hubo recuperación de los mercados chino, mejores precios del petróleo, pero a pesar de que no exista aparentemente una relación directa y proporcional entre las tarifas y las variables por lo analizado en ese periodo de tiempo, se estima que es posible que exista una relación indirecta o inversa entre estas variables, ya que los precios al ser fijados por las consolidadoras o navieras, tienen un mínimo de posibilidad de que pueda variar pero si se incluyen factores que obliguen a alterar o modificar una de las variables, indirectamente las tarifas y las exportaciones se verán afectadas y por lo tanto afectarán una a la otra o viceversa.

Con el uso de este método estadístico (regresión lineal) se busca poder estimar a futuro el comportamiento de las importaciones y exportaciones teniendo en cuenta de la variable de las tarifas y como esta puede llegar a afectar a las actividades comerciales futuras.

Análisis Regresión Lineal

Luego del desarrollo del marco conceptual, referencial e investigativo los cuales fueron expuestos en los 3 primeros capítulos, en este capítulo se propone el análisis respectivo de la inferencia de la fluctuación del precio de las tarifas spot con las 2 variables independientes que se escogieron para este análisis, para luego finalmente de acuerdo a lo concluido dentro del capítulo anterior, se pueda asegurar que existen diferencias entre los valores de las tarifas con relación a los precios de las importaciones y exportaciones y esto termina provocando un impacto en el comercio internacional, en donde surge un relación inversa la cual afecta de manera positiva y en otras ocasiones negativa, las empresas o en este caso los países implicados (China y Ecuador) necesitaran realizar una toma de decisiones.

Retomando la investigación dentro de este capítulo se procedió a expresar los resultados mediante un análisis de regresión lineal simple, en donde se piensa proyectar en un futuro para poder conocer las posibles tarifas que puedan ser establecidas en próximos años, para así estimar como estarán las operaciones comerciales en un futuro no tan lejano o en los posteriores años. El modelo de regresión empleo como variable independiente las importaciones y las exportaciones que se mantuvieron entre los países China y Ecuador durante un periodo de tiempo que va desde el 2015 hasta el 2019, de igual manera como variable dependiente se utilizó el precio de las tarifas spot en dos regresiones.

A continuación, luego de obtener una visión de los datos, se procede a analizar la relación entre las variables dependientes e independientes que

se elige para realizar la regresión lineal simple y los resultados son los siguientes:

Tarifas de contenedores vs Importaciones

Tabla 12. *Análisis de regresión lineal simple tarifas vs Importaciones.*

| <i>Estadísticas de la regresión</i> | |
|--|------------|
| Coefficiente de correlación múltiple | 0.81589207 |
| Coefficiente de determinación R ² | 0.66567987 |
| R ² ajustado | 0.55423982 |
| Error típico | 291.866724 |
| Observaciones | 5 |

ANÁLISIS DE VARIANZA

| | Grados de libertad | Suma de cuadrados | Promedio de los cuadrados | F | Valor crítico de F |
|-----------|--------------------|-------------------|---------------------------|-------------|--------------------|
| Regresión | 1 | 508854.1 | 508854.14 | 5.973435038 | 0.092166 |
| Residuos | 3 | 255558.6 | 85186.185 | | |
| Total | 4 | 764412.7 | | | |

| | Coefficientes | Error típico | Estadístico t | Probabilidad | Inferior 95% | Superior 95% | Inferior 95.0% | Superior 95.0% |
|--------------|---------------|--------------|---------------|--------------|--------------|--------------|----------------|----------------|
| Intercepción | 4487.76024 | 600.3547 | 7.4751813 | 0.004958043 | 2577.164 | 6398.357 | 2577.164 | 6398.357 |
| Variable X 1 | -0.65435302 | 0.267732 | -2.4440612 | 0.092165823 | -1.5064 | 0.197689 | -1.5064 | 0.197689 |

Nota: Correlación existente entre las tarifas y las importaciones China-Ecuador.

Fuente: Elaboración propia.

De los resultados anteriores se obtiene el coeficiente de la regresión de la relación que existe entre el valor de las tarifas vs las importaciones, en donde el coeficiente es igual a 0.815, lo cual indica que existe una correlación alta o fuerte (casi perfecta), esta correlación ayuda a comprender que ambas variables tienen una relación pero que sería de manera inversamente proporcional, esto quiere decir que las importaciones si se ven afectadas por las tarifas, de manera en que si la tarifa es baja la importación sería mucho más alta (más importaciones) y se llega a entender y considerar que las tarifas son sumamente importantes para el proceso de las negociaciones y como es de importante para este proyecto y este análisis.

Como se dijo anteriormente, esta regresión lineal demuestra que existe una relación entre las tarifas y las importaciones, una afecta de sobremanera a la otra. Este método estadístico da como resultado una ecuación que le permitirá proyectar a futuro a los países de Ecuador y China para saber cómo podrían llegar a ser estas actividades relacionadas al comercio.

La ecuación sería: $f(x) = 4487 - 0,65(x)$, mediante esta ecuación se proyectara en un futuro el posible comportamiento que podrían tener las tarifas y las importaciones para así poder ayudar a que se tenga un mejor control.

Tarifas de contenedores vs Exportaciones

Tabla 13. *Análisis de regresión simple tarifas vs exportaciones*

| <i>Estadísticas de la regresión</i> | |
|--|------------|
| Coefficiente de correlación múltiple | 0.78029626 |
| Coefficiente de determinación R ² | 0.60886226 |
| R ² ajustado | 0.47848301 |
| Error típico | 686.128921 |
| Observaciones | 5 |

ANÁLISIS DE VARIANZA

| | <i>Grados de libertad</i> | <i>Suma de cuadrados</i> | <i>Promedio de los cuadrados</i> | <i>F</i> | <i>Valor crítico de F</i> |
|-----------|---------------------------|--------------------------|----------------------------------|-------------|---------------------------|
| Regresión | 1 | 2198478 | 2198477.5 | 4.669932243 | 0.119463 |
| Residuos | 3 | 1412319 | 470772.9 | | |
| Total | 4 | 3610796 | | | |

| | <i>Coefficientes</i> | <i>Error típico</i> | <i>Estadístico t</i> | <i>Probabilidad</i> | <i>Inferior 95%</i> | <i>Superior 95%</i> | <i>Inferior 95.0%</i> | <i>Superior 95.0%</i> |
|--------------|----------------------|---------------------|----------------------|---------------------|---------------------|---------------------|-----------------------|-----------------------|
| Intercepción | 6058.95871 | 2217.792 | 2.7319783 | 0.071821045 | -999.044 | 13116.96 | -999.044 | 13116.96 |
| Variable X 1 | -2.70922378 | 1.253688 | -2.1610026 | 0.119462852 | -6.69902 | 1.280572 | -6.69902 | 1.280572 |

Nota: Correlación existente entre las tarifas y las importaciones China-Ecuador.

Fuente: Elaboración propia.

De los resultados anteriores se logra obtener el coeficiente de regresión que existe por la relación entre el valor de las tarifas vs las

exportaciones, en donde el coeficiente es igual a 0.78, lo cual ayuda a comprender que existe una correlación fuerte al igual que con las importaciones, a pesar de que el margen de cambio es mínimo, las exportaciones se ven sensibles al aumento de tarifa hacia China.

La ecuación sería: $f(x) = 6058 - 2,70(x)$, mediante esta se podrá proyectar en un futuro el posible comportamiento que podrían tener las tarifas y las exportaciones.

Para finalizar, los análisis de regresión que contenían las variables respectivas tarifas e importaciones, tarifas y exportaciones dieron a entender que existe una fuerte relación, la cual se ha estado formando con el paso del tiempo, tanto así que las tarifas pueden llegar a tener un fuerte impacto sobre las actividades comerciales (exportaciones e importaciones), pero se tiene que tener en claro que todo tiene un punto de partida, los cuales son los múltiples factores que pueden surgir tanto internamente como externamente y esto llega a afectar a las tarifas como se lo ha visto con anterioridad en los análisis propuestos.

Por esta razón todos los países que están inmersos en el comercio internacional deben tener conciencia y palparse de mucha información para que así logren tener una visión más clara de cuando es factible exportar e importar, además de prever el posible flujo o la posible variación que pueda tener esta variable tan sensible como lo son las tarifas spot.

CONCLUSIONES

Con respecto a las conclusiones, al analizar los datos históricos, es posible observar variaciones considerables en las exportaciones e importaciones desde y hacia China. Inicialmente se identifican posibles correlaciones entre las exportaciones e importaciones y la variación de tarifas de transporte marítimo, que posteriormente son confirmadas en el apartado de “análisis regresión lineal”.

Por lo tanto, se determina que existe una correlación alta entre variables dependientes e independiente; las tarifas poseen una correlación inversamente proporcional en las importaciones desde China; mientras que, para el caso de las exportaciones las tarifas influyen en menor proporción ya que la variabilidad a través de los años es menor, por lo cual existe una correlación inversa inferior a la de las importaciones.

A través de la regresión lineal simple se determinó que se acepta la hipótesis nula, de que las variables independientes, es decir, las tarifas spot de contenedores, tienen una incidencia (correlación alta) sobre las importaciones y exportaciones China-Ecuador.

En función de estos resultados, es posible deducir que cualquier cambio o variación significativa en las tarifas spot de importaciones y exportaciones hacia China, tendría efectos sobre el comercio internacional ecuatoriano, puesto que la correlación entre ambas variables es alta.

Es a través de estos análisis realizados se cumple con el objetivo general de la investigación de identificar los causantes de la variación en las tarifas spot y su relación con el comercio internacional ecuatoriano las cuales afectan las importaciones y exportaciones China-Ecuador.

RECOMENDACIONES

Con respecto a las recomendaciones de la investigación, se sugiere realizar el análisis en años posteriores a esta investigación, puesto que la influencia de los cambios en las tarifas en la ruta comercial China-Ecuador, son mayormente observables al largo plazo.

Adicionalmente, se sugiere correlacionar los efectos producidos por la caída del yuan frente al dólar americano en las exportaciones e importaciones ecuatorianas, con la finalidad de medir el nivel de impacto que tiene esta estrategia economía de China en Ecuador, expresada a través de sus exportaciones e importaciones.

Finalmente, se sugiere ampliar el análisis e inclusive llegar a comparar las correlaciones de exportaciones e importaciones ecuatorianas realizadas previa y durante la emergencia sanitaria a causa del COVID-19; de esta forma se puede observar el grado de correlación entre variables que existía previa a la pandemia y como este ha aumentado o disminuido.

REFERENCIAS

- APD. (2 de febrero de 2020). *Como afecta la inestabilidad política*. Recuperado el 29 de noviembre de 2019, de Como afecta la inestabilidad política: <https://www.apd.es/como-afecta-inestabilidad-politica-a-empresas/>
- Báez, D. S. (2014). Comercio internacional: un breve análisis desde Ecuador enfocado en los países en vías en desarrollo. . *Observatorio de la Economía Latinoamericana*, 193.
- Ballesteros, A. J. (2001). *Comercio Exterior: teoría y práctica* (2da Edición ed.). Murcia: Universidad de Murcia.
- Banco Central del Ecuador. (2020). *Información Estadística Mensual IEM*. Obtenido de <https://contenido.bce.fin.ec/home1/estadisticas/bolmensual/IEMensual.jsp>
- Barletti, A. (11 de Junio de 2019). Los armadores top en la Argentina. *El Cronista*.
- Barría, C. (9 de Agosto de 2019). Por qué la devaluación del yuan dispara el precio del dólar. *BBC News Mundo*.
- Barria, C. (24 de enero de 2020). *BBC*. Recuperado el 9 de agosto de 2019, de BBC News: <https://www.bbc.com/mundo/noticias-49268378>
- Barry Rogliano Salles. (2019). *Annual Review 2019: Shipping and Shipbuilding Markets*.
- Beato, N. (07 de Septiembre de 2011). La Cadena Logística. *ACENTO*.

- Calderón, J. (21 de Octubre de 2018). *La República*. Obtenido de <https://www.larepublica.ec/blog/opinion/2018/10/21/comercio-exterior-ecuatoriano/>
- Cámara Marítima Del Ecuador. (7 de Mayo de 2018). *Cámara Marítima Del Ecuador*. Obtenido de <http://www.camae.org/barcos/las-10-mayores-companias-navieras-del-mundo/>
- Chernoff, A., & Ye Zhang, Z. (11 de Junio de 2019). Impuestos y derechos de importación y exportación en China. *China Briefing*.
- China Briefing. (30 de Marzo de 2013). Impuestos y aranceles de Importación-Exportación en China. *China Briefing from Dezan Shira & Associates*.
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). (Julio de 2019). Estudio Económico de América Latina y el Caribe 2019. 243.
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). (2019). *Perspectivas del Comercio Internacional*.
- Cortés Cortés, M. E., & Iglesias León, M. (2004). *Generalidades sobre Metodología* (Primera ed.). México: Universidad Autónoma del Carmen.
- Delgado Olaya, M. R., & Yáñez Sarmiento, M. M. (2019). Impacto de las importaciones no petroleras desde China, en la balanza comercial del Ecuador, período 2013-2017. *INNOVA Research Journal*, 4(32).
- Departamento Económico Y de Comercio Exterior - CCQ. (25 de 05 de 2020). La relación comercial de China y Ecuador en crisis. *Criterios*.
- DSV . (2020). *DSV Marketing Production*. Obtenido de Global Transport and Logistics: <http://www.documents.dsv.com/dsv/1684/html5/>

Economipedia. (24 de febrero de 2020). *Tipo de cambio*. Recuperado el 29 de marzo de 2020, de Tipo de cambio:

<https://economipedia.com/definiciones/tipo-de-cambio.html>

Ecoprensa. (20 de septiembre de 2019). *Eleconomista*. Recuperado el 30 de agosto de 2019, de El yuan chino sufre la mayor caída mensual frente al dólar en los últimos 25 años:

<https://www.eleconomista.es/mercados-cotizaciones/noticias/10061032/08/19/El-yuan-sufre-en-agosto-su-mayor-caida-mensual-frente-al-dolar-en-25-anos.html>

El Comercio. (14 de Diciembre de 2017). ¿Cuáles son los principales productos que exporta Ecuador?

El Universo. (22 de abril de 2020). Relación comercial entre Ecuador y China no logra recuperarse del COVID-19. *El Universo*.

EIComercio. (2 de febrero de 2019). Las exportaciones ecuatorianas crecieron en el 2018, pero balanza comercial sigue en negativo. *Las exportaciones ecuatorianas crecieron en el 2018, pero balanza comercial sigue en negativo*, págs. 2-3.

Fernández, D. (20 de Agosto de 2019). ¿Devalúa China su moneda? *UFM Market Trends*.

Finanzas. (2 de febrero de 2020). *Economía Digital*. Recuperado el 27 de agosto de 2019, de La tasa de desempleo en las ciudades de China cae al 4,8 % en mayo: https://www.finanzas.com/consumo/la-tasa-de-desempleo-en-las-ciudades-de-china-cae-al-4-8-en-mayo_13859989_102.html#:~:text=La%20tasa%20de%20desempleo

%20en%20las%20zonas%20urbanas%20de%20Chinas, Estad%C3%ADsticas%20(ONE)%20del%20pa%C3%ADs.

Fusion Media Ltd. (2017). *Investing.com*. Obtenido de

<https://es.investing.com/currencies/cny-usd-converter>

García, F. (2009). El marketing y la importancia de la fijación de precios.

Revista Digital efdeportes, 1-2-3.

Guamán Lozano, Á. G., Miño Cascante, G. E., García Cabezas, E. F.,

García Flores, A. N., & Moyano Alulema, J. C. (Marzo de 2018).

Análisis del sistema logístico del Ecuador y Japón en las

importaciones desde la región asiática. *Observatorio Iberoamericano de la Economía y la Sociedad de Japón*.

Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C., & Baptista Lucio, M. (2010).

METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN (Quinta ed.). México:

McGRAW-HILL.

INEC. (25 de junio de 2020). *Ecuador cierra septiembre con un desempleo*

de 4,28%. Recuperado el 16 de octubre de 2015, de Ecuador cierra septiembre con un desempleo de 4,28%:

<https://www.ecuadorencifras.gob.ec/ecuador-cierra-septiembre-con-un-desempleo-de-428/>

INEC. (12 de agosto de 2020). *Empleo – Diciembre 2019*. Recuperado el 15

de diciembre de 2019, de ENEMDU:

<https://www.ecuadorencifras.gob.ec/empleo-diciembre-2019/>

Investing. (20 de junio de 2020). *Investing.com*. Recuperado el 15 de junio

de 2020, de Fusion Media: <https://es.investing.com/economic-calendar/chinese-unemployment-rate-1793>

- Jerez, J. L. (2011). *Comercio Internacional* (Cuarta ed.). España: ESIC.
- Kantox. (7 de octubre de 2019). *Intercambio de divisas*. Recuperado el 30 de diciembre de 2009, de Intercambio de divisas:
<https://www.kantox.com/es/glossary/intercambio-de-divisas/>
- Lopez, K. (07 de Febrero de 2019). *Aumentan inversiones, movimiento de TEUs y competidores en puertos del Ecuador*. Obtenido de <http://www.camae.org/gruas-2/aumentan-inversiones-movimiento-de-teus-y-competidores-en-puertos-del-ecuador/#:~:text=Aumentan%20inversiones%2C%20movimiento%20de%20TEUs%20y%20competidores%20en%20puertos%20del%20Ecuador,-7%20febrero%2C%202019&text=Por%3A%20M>
- Mantilla Baca, S. (2015). *Observatorio Económico Latinoamericano*. (C. L. (CELAEP), Ed.) Obtenido de OBELA:
http://www.obela.org/system/files/ChinaenLA_CELAEP_FHS_0.pdf#overlay-context=
- Master Logistica. (2020). *Máster Logística*. Obtenido de <https://www.masterlogistica.es/politica-arancelaria/>
- Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (2019). *Estadísticas Portuarias y de Transporte Marítimo*. Guayaquil: Comité Interinstitucional de Estadísticas.
- Molina, M. (2018). Los productos ecuatorianos tienen más demanda en China. *Revista Líderes*.
- Mondragón, V. (24 de febrero de 2020). *Diario del exportador*. Recuperado el 25 de diciembre de 2019, de Diario del exportador:

<https://www.diariodelexportador.com/2017/08/7-factores-que-afectan-la-seleccion-del.html>

Mundo Marítimo. (24 de Mayo de 2019). ¿Qué factores ocasionan la inestabilidad de las tarifas del transporte marítimo de contenedores? *Mundo Marítimo*.

Mundo Marítimo. (13 de Noviembre de 2019). TARIFAS DE TRANSPORTE MARÍTIMO MUESTRAN UNA ILUSORIA RECUPERACIÓN. *Panorama Logístico*.

Naciones Unidas. (Mayo de 2019). Informe sobre el Transporte Marítimo. *Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD)*, 132.

Orgaz, C. J. (6 de Agosto de 2019). Qué significa que China deprecie el yuan a su nivel más bajo en 11 años. *BBC News Mundo*.

Perez, B. y. (24 de marzo de 2020). *eumed.net*. Recuperado el 25 de junio de 2007, de eumed.net: https://www.eumed.net/tesis-doctorales/2012/mirm/enfoque_cualitativo.html

Pitarch. (25 de marzo de 2020). *Tipos de contenedores de transporte marítimo y sus características*. Recuperado el 25 de marzo de 2018, de Tipos de contenedores de transporte marítimo y sus características: <http://www.pitarchlogistica.com/es/noticias/contenedores-transporte-maritimo-caracteristicas#>

Ramirez Ruiz, R. (2014). El "Sueño Chino" de XI JINPING. La "Quinta Generación de Dirigentes" y su Programa de Gobierno. *La Albolafia: Revista de Huamnidades y Cultura*.

- Reyes, M., & Lee, C. (2017). La relación China-Ecuador en el siglo XXI: elementos relevantes para la discusión. En M. Reyes, & C. Lee, *La relación China-Ecuador en el siglo XXI: elementos relevantes para la discusión* (pág. 10). Quito: Working Papers.
- Rodríguez Jiménez, A., & Pérez Jacinto, A. (2017). Métodos científicos de indagación y de construcción del conocimiento. *Revista Escuela De Administración De Negocios*(82), 175-195.
- Roldán, A., Castro, A., Pérez, C., Echavarría, P., & Evan, R. (2016). La precia de China en América Latina.
- Sánchez, F. (2019). *Fundamentos epistémicos de la investigación cualitativa y cuantitativa: Consensos y disensos*. Perú: Revista Digital de Investigación en Docencia Universitaria.
- Sanchez, J. (2015). *Economipedia*. Obtenido de Ventaja comparativa— Definición, qué es y concepto.:
<https://economipedia.com/definiciones/ventaja-comparativa.html>
- School, E. B. (7 de octubre de 2019). *Retos en Supply Chain*. Recuperado el 1 de septiembre de 2014, de Retos en Supply Chain: <https://retos-operaciones-logistica.eae.es/en-que-consiste-el-transporte-intermodal-y-que-ventajas-tiene/>
- SENAE. (25 de Marzo de 2015). *Servicio Nacional de Aduana del Ecuador*. Obtenido de Resolución Nro. SENAE-DGN-2015-0178-RE:
<https://www.aduana.gob.ec/files/pro/leg/res/2015/SENAE-DGN-2015-0178-RE.pdf>
- Sertrans. (25 de enero de 2020). *Tipos de contenedores y su uso*. Recuperado el 7 de octubre de 2019, de Tipos de contenedores y su

uso: <https://www.sertrans.es/transporte-de-mercancias/tipos-de-contenedores-y-su-uso/>

Servicio Nacional De Aduana Del Ecuador. (Abril de 2017). *SENAE*. Obtenido

de Para Importar: <https://www.aduana.gob.ec/para-importar/>

Servicio Nacional De Aduana Del Ecuador. (Abril de 2017). *SENAE*. Obtenido

de Para Exportar: <https://www.aduana.gob.ec/para-exportar/>

Servicio Nacional De Aduana Del Ecuador *SENAE*. (07 de Mayo de 2014).

Resolución Nro. SENAE-DGN-2014-0319-RE. Obtenido de Código

Orgánico de la Producción Comercio e Inversiones Art 132:

<https://www.aduana.gob.ec/files/pro/leg/res/2014/SENAE-DGN-2014-0319-RE.pdf>

Sevilla, A. (2019). *Economipedia*. Obtenido de

<https://economipedia.com/definiciones/comercio.html>

Structuralia. (2 de enero de 2020). *Las redes de transporte intermodal*.

Recuperado el 31 de agosto de 2016, de Las redes de transporte

intermodal: <https://blog.structuralia.com/las-redes-de-transporte-intermodal>

Toro Hardy, A. (2013). *The World Turned Upside Down* (Vol. 34). World

Scientific Publishing Co. Pte. Ltd.

Torres, N. (07 de Febrero de 2020). Análisis: relación comercial Ecuador-

China. *El Mercurio*.

Transeop. (20 de septiembre de 2019). *Transporte Intermodal: Ventajas,*

desventajas y ejemplos. Recuperado el 29 de enero de 2019, de

Transporte Intermodal: Ventajas, desventajas y ejemplos:

<https://www.transeop.com/blog/El-transporte-Intermodal/30/>

Viceministerio de Promoción de Exportaciones e Inverciones PRO Ecuador.

(26 de Septiembre de 2019). *PRO Ecuador*.

Xinhua News Agency. (07 de 12 de 2018). Embajador de Ecuador: Las relaciones con China están en su mejor momento.

AUTORIZAMOS Y DECLARAMOS

Nosotros, **Ortiz Moscoso, María Elena**, con C.C: # 0931570659 y **Ramírez González, Giancarlo Jaime**, con C.C: # 0924263098 autor/a del trabajo de titulación: **Análisis De Las Tarifas Spot De Contenedores Y Su Impacto En Los Principales Productos De La Ruta Comercial Entre Ecuador Y China** previo a la obtención del título de **Licenciada en Gestión Empresarial Internacional e Ingeniero en Gestión Empresarial Internacional** en la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil.

1.- Declaramos tener pleno conocimiento de la obligación que tienen las instituciones de educación superior, de conformidad con el Artículo 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior, de entregar a la SENESCYT en formato digital una copia del referido trabajo de titulación para que sea integrado al Sistema Nacional de Información de la Educación Superior del Ecuador para su difusión pública respetando los derechos de autor.

2.- Autorizamos a la SENESCYT a tener una copia del referido trabajo de titulación, con el propósito de generar un repositorio que democratice la información, respetando las políticas de propiedad intelectual vigentes.

Guayaquil, **14 de septiembre de 2020**

f. _____
Ortiz Moscoso, María Elena

C.C: 0931570659

f. _____
Ramírez González, Giancarlo Jaime

C.C: 0924263098



REPOSITORIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA

FICHA DE REGISTRO DE TESIS/TRABAJO DE TITULACIÓN

| | | | |
|---|---|---|----|
| TEMA Y SUBTEMA: | Análisis De Las Tarifas Spot De Contenedores Y Su Impacto En Los Principales Productos De La Ruta Comercial Entre Ecuador Y China | | |
| AUTOR(ES) | Ortiz Moscoso María Elena Ramírez González Giancarlo Jaime | | |
| REVISOR(ES)/TUTOR(ES) | Paredes Alcívar Fernando Andrés | | |
| INSTITUCIÓN: | Universidad Católica de Santiago de Guayaquil | | |
| FACULTAD: | Ciencias Económicas y Administrativas | | |
| CARRERA: | Gestión Empresarial Internacional | | |
| TITULO OBTENIDO: | Licenciada en Gestión Empresarial Internacional e Ingeniero en Gestión Empresarial Internacional | | |
| FECHA DE PUBLICACIÓN: | 14 de septiembre de 2020 | No. DE PÁGINAS: | 82 |
| ÁREAS TEMÁTICAS: | transporte, negocios internacionales, comercio exterior | | |
| PALABRAS CLAVES/ KEYWORDS: | exportaciones, importaciones, tarifas, factores, correlación, comercio exterior. | | |
| RESUMEN/ABSTRACT : | | | |
| <p>Durante los últimos años la relación comercial China- Ecuador se ha fortalecido a causa de los diferentes acuerdos comerciales en los que ambos participan. Esta investigación presenta los resultados preliminares sobre el rol de las tarifas de transporte marítimo en la relación comercial entre China-Ecuador; identificar las variables que determinan los costes de transporte marítimo para las importaciones, exportaciones y analizar el efecto de dichos costes en la ruta comercial China- Ecuador. Se realiza el análisis de la dependencia del flete con varios factores, económicos, sociales, climáticos, etc. Por consiguiente, el actual aumento de tarifas y devaluación del yuan pueden afectar las relaciones comerciales con quien está a un paso de convertirse en el primer socio comercial destronando a Estados Unidos, razón por la cual; estadísticamente, mediante correlaciones, razones matemáticas y técnicas de regresión, se buscó determinar si el Ecuador ha sufrido impacto alguno ante la constante variabilidad de las tarifas spot de los contenedores, específicamente con relación al PIB, al comercio exterior que desarrolla en general y específicamente con China (variables consideradas desde 2015 al 2019). Los resultados del análisis señalaron que en efecto existe una correlación entre las tarifas y el valor del yuan además de su relación con las importaciones y exportaciones ecuatorianas.</p> | | | |
| ADJUNTO PDF: | <input checked="" type="checkbox"/> SI | <input type="checkbox"/> NO | |
| CONTACTO CON AUTOR/ES: | Teléfono: +593-992158987 +593-992459055 | E-mail: mariiaelena_98@outlook.com geancarlo_RAMIREZ@hotmail.com | |
| CONTACTO CON LA INSTITUCIÓN (COORDINADOR DEL PROCESO UTE): | Nombre: Ing. Román Bermeo, Cynthia Lizbeth Mgs. | | |
| | Teléfono: +593-4-3804601 Ext. 1637 | | |
| | E-mail: cynthia.roman@cu.ucsg.edu.ec | | |
| SECCIÓN PARA USO DE BIBLIOTECA | | | |
| Nº. DE REGISTRO (en base a datos): | | | |
| Nº. DE CLASIFICACIÓN: | | | |
| DIRECCIÓN URL (tesis en la web): | | | |