



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE ECONOMÍA Y EMPRESA
CARRERA DE NEGOCIOS INTERNACIONALES**

TEMA:

Análisis del impacto en el aumento de los costos de los fletes marítimos, dentro de las cadenas de suministros, manejados por los exportadores del Cantón Guayaquil.

AUTORES:

Díaz Casanova, María José
Gil Salazar, Ariana Nicole

**Trabajo de integración curricular previo a la obtención del título de
LICENCIADA EN NEGOCIOS INTERNACIONALES**

TUTOR:

Ing. De Abreu Ferreira, Jose Antonio, Mgs.

Guayaquil, Ecuador

19 de septiembre del 2022



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE ECONOMÍA Y EMPRESA
CARRERA DE NEGOCIOS INTERNACIONALES

CERTIFICACIÓN

Certificamos que el presente trabajo de integración curricular fue realizado en su totalidad por **Diaz Casanova, María José y Gil Salazar, Ariana Nicole**, como requerimiento para la obtención del título de **Licenciada en Negocios Internacionales**.

TUTOR

Jose De Abreu
f. _____

Ing. De Abreu Ferreira, Jose Antonio, Mgs.

DIRECTOR DE LA CARRERA

Gabriela Hurtado
f. _____

Ing. Hurtado Cevallos, Gabriela Elizabeth, Mgs.

Guayaquil, a los 19 días del mes de septiembre del año 2022



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE ECONOMÍA Y EMPRESA
CARRERA DE NEGOCIOS INTERNACIONALES

DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

Nosotras, **Diaz Casanova, María José y Gil Salazar, Ariana Nicole**

DECLARAMOS QUE:

El Trabajo de Integración Curricular, **Análisis del impacto en el aumento de los costos de los fletes marítimos, dentro de las cadenas de suministros, manejados por los exportadores del Cantón Guayaquil** previo a la obtención del título de **Licenciada en Negocios Internacionales**, 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 mi total autoría.

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

Guayaquil, a los 19 días del mes de septiembre del año 2022

f. _____

Diaz Casanova, María José

f. _____

Gil Salazar, Ariana Nicole



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE ECONOMÍA Y EMPRESA
CARRERA DE NEGOCIOS INTERNACIONALES

AUTORIZACIÓN

Nosotras, **Diaz Casanova, María José y Gil Salazar, Ariana Nicole**

Autorizamos a la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil a la **publicación** en la biblioteca de la institución del Trabajo de Integración Curricular, **Análisis del impacto en el aumento de los costos de los fletes marítimos, dentro de las cadenas de suministros, manejados por los exportadores del Cantón Guayaquil**, cuyo contenido, ideas y criterios son de nuestra exclusiva responsabilidad y total autoría.

Guayaquil, a los 19 días del mes de septiembre del año 2022

AUTORAS:

f. _____

Diaz Casanova, María José

f. _____

Gil Salazar ,Ariana Nicole



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE ECONOMÍA Y EMPRESA
CARRERA DE NEGOCIOS INTERNACIONALES

REPORTE URKUND



Document Information

Analyzed document	TESIS MARIA JOSE DIAZ Y ARIANA GIL[4453].docx (D143545487)
Submitted	2022-09-02 23:19:00
Submitted by	
Submitter email	jose.deabreu@cu.ucsg.edu.ec
Similarity	2%
Analysis address	jose.deabreu.ucsg@analysis.urkund.com

Agradecimiento

Quiero agradecer a mis padres por haberme apoyado en todo momento para poder culminar esta etapa, a mi hermano por cuidarme y acompañarme durante la etapa universitaria, a cada una de mis compañeras las cuales siempre estuvieron para darme una mano, a mi compañera de tesis que me ha sido de mucha ayudado en este proceso y a nuestro tutor Ing. Jose de Abreu Ferreira por habernos brindado las herramientas necesarias para realizar nuestro trabajo.

-Ariana Gil

Quiero agradecer principalmente a mi papá por haber sido un pilar fundamental en toda mi vida, por siempre haberme dado la mejor educación y valores. A mi Mamá por estar siempre ahí guiándome en tomar las mejores decisiones. A mis amigas por brindarme su sincera amistad.

-María José Díaz

Dedicatoria

Quiero dedicar este trabajo a mis padres quienes fueron las personas que me apoyaron en todo momento y sin ellos no pudiera estar aquí, también para cada una de las personas que estuvieron conmigo en mi etapa universitaria apoyándome, acompañándome e incentivándome para que siga.

-Ariana Gil

Dedicó este trabajo principalmente a mis padres y a Dios, por haberme dado la vida y permitido llegar a esta etapa de mi formación profesional tan importante y por demostrarme siempre el cariño y apoyo incondicional.

A mis compañeros porque han sido especiales y se han convertido en un apoyo en el cual nos hemos dado mutuo

-María José Díaz



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE ECONOMÍA Y EMPRESA
CARRERA DE NEGOCIOS INTERNACIONALES**

TRIBUNAL DE SUSTENTACIÓN

f. *Gabriela Hurtado*

Ing. Hurtado Cevallos, Gabriela Elizabeth Mgs.
DIRECTORA DE CARRERA

f. *Wendy Arias*

Ing. Arias Arana Wendy Vanessa Mgs.
COORDINADOR DEL ÁREA

f. *Cynthia Román Bermeo*

Ing. Cynthia Lizbeth Román Bermeo Mgs.
OPONENTE



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE ECONOMÍA Y EMPRESA
CARRERA DE NEGOCIOS INTERNACIONALES**

CALIFICACIÓN

Diaz Casanova, María José

Gil Salazar, Ariana Nicole

Índice

CERTIFICACIÓN	ii
DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD	iii
AUTORIZACIÓN.....	iv
REPORTE URKUND	v
Agradecimiento	VI
Dedicatoria	VII
Índice.....	VIII
Resumen.....	XVII
Abstract	XVIII
Résumé.....	XIX
Introducción	2
Antecedentes.....	3
Formulación del Problema	7
Contextualización del Problema.....	7
Justificación.....	8
Objetivos.....	9
<i>Objetivo General</i>	9
<i>Objetivos Específicos</i>	9
Limitaciones	10

Capítulo I Marco Teórico.....	11
Terminologías.....	11
Concesión.....	11
Teus.....	11
Transporte marítimo.	11
Exportación.....	12
Importación.....	12
Cadena de suministro.....	12
Tipos de cadena de suministro	13
Cadena de suministro directa.....	13
Cadena de suministro tradicional.....	13
Cadena de suministro extendida.	13
Cadena de suministro compartida.....	14
Cadena de suministro sincronizada.....	14
Cadena de suministro compleja	14
Empresas grandes.	14
Empresas medianas.....	14
Empresas pequeñas.....	15
Microempresas.....	15
Precios de los fletes marítimos.	15
Tipos de Transporte marítimo	16

Transporte fluvial primario.....	16
Transporte fluvial secundario.	16
Clases de buque	16
Buques de carga.....	16
Portacontenedores.....	16
Buques de carga a granel o graneleros.....	16
Buques Roll on – Roll off o de cargamento rodado.	17
Petroleros.	17
Buques frigoríficos.	17
Gaseros.....	17
Buques para cargas químicas.....	17
Buques de Ganado.	18
Sujetos que intervienen en el transporte marítimo.	18
Tipos de contenedores	18
Contenedores marítimos.	18
Contenedor Flat Rack.	18
Contenedor High Cube Dry.....	19
Contenedor Open Top.....	19
Contenedor Frigorífico o Reefer.....	19
Capítulo II Marco Referencial	21
Estructura y características del sistema portuario ecuatoriano.....	21

• Puertos comerciales del Estado	21
Terminales Portuarias Habilitadas.....	21
Terminales petroleras.....	22
Actores que participan en la industria portuaria del Ecuador.....	22
Puertos en el Cantón de Guayaquil	23
Autoridad Portuaria de Guayaquil.....	23
Contecon.....	24
Dp World Posorja.....	24
Andipuerto.....	26
Puertos que conforman el sector portuario privado en Guayaquil	27
QC Terminales Ecuador (ex-terminal portuario Vopak Ecuador S.A.).....	27
Fertisa.....	28
Bananapuerto – Naportec S.A.....	28
Ecuabulk.....	29
Estadísticas Portuarias	30
Tonelaje de carga por tipo del Acumulado enero-diciembre 2019.....	30
Tonelaje de carga por tipo del Acumulado enero-diciembre 2021.....	31
Toneladas de Importación/Exportación de carga por Agencia. Acumulado enero-diciembre 2019.....	32
Toneladas de Importación/Exportación de carga por Agencia. Acumulado Enero-diciembre 2021.....	34
Situación actual del alto costo de los fletes marítimos	37

Rutas comerciales.....	37
Canal de Panamá.....	37
Canal de Suez.....	38
Estrecho de Malaca.....	39
Factores que intervienen en los precios del Transporte Marítimo Internacional De Contenedores.....	39
Flujos de Comercio.....	39
Estructura de los costos.....	39
Negociación.....	40
Principales Factores que intervienen en el aumento del costo de los fletes	40
La escasez de los fletes antes de la pandemia.....	40
Afectación de la economía ecuatoriana en la crisis de los fletes marítimos.....	41
Capítulo III Marco Metodológico	43
Tipo de Investigación/Enfoque.....	43
Técnicas e Instrumentos	43
Encuesta.....	43
Población.....	43
Muestra.....	44
Validez y Confiabilidad.....	44
Plan para recolección de información	44
Plan de Procesamiento de Información	45
Capítulo IV Análisis de resultados.....	45

Discusión e interpretación de resultados	51
Alternativa de solución - fundamentación.....	53
Conclusiones	55
Recomendaciones.....	56
Referencias Bibliográficas	57
Anexos.....	66
Aportes	66
Puerto de Aguas Profundas de Posorja – DP World Posorja.....	68
Estadísticas portuarias.....	68
Apéndice A.....	70

Índice de Figura

<i>Figura 1 Tonelaje de Carga por tipo de carga.....</i>	<i>30</i>
<i>Figura 2 de carga por tipo de carga 2021.....</i>	<i>31</i>
<i>Figura 3 toneladas de carga por agencia 2019.....</i>	<i>33</i>
<i>Figura 4 Tonelaje de carga por Agencia.....</i>	<i>34</i>
<i>Figura 5 Contenedores según tipo de movimiento 2019</i>	<i>35</i>
<i>Figura 6 Contenedores según tipo de movimiento 2021</i>	<i>36</i>
<i>Figura 7 Resumen estadística acumulado enero-diciembre 2019.....</i>	<i>36</i>
<i>Figura 8 Resumen estadística acumulado enero-diciembre 2021.....</i>	<i>36</i>
<i>Figura 9 Tamaño de la empresa</i>	<i>46</i>
<i>Figura 10 productos ofertados.....</i>	<i>46</i>
<i>Figura 11 Destinados a la exportación</i>	<i>47</i>
<i>Figura 12 Mese con Mayor Exportación.....</i>	<i>47</i>
<i>Figura 13 Problemas de Abastecimiento.....</i>	<i>48</i>
<i>Gráfico 14 Aumento de costos de operación</i>	<i>48</i>
<i>Figura 15 Incremento previo Pandemia COVID-19</i>	<i>49</i>
<i>Figura 16 Aumento de precios al consumidor.....</i>	<i>49</i>
<i>Figura 17 Factores que afectan costos.....</i>	<i>50</i>
<i>Figura 18 Preocupaciones que afectan a los exportadores.....</i>	<i>51</i>

Resumen

Este trabajo busca presentar un análisis sobre cómo afecta el aumento de los costos de los fletes marítimos en las cadenas de suministro a los exportadores del cantón Guayaquil para así poder brindar posibles soluciones.

La enfermedad pandémica ha contribuido a desequilibrios de todo el mundo que han perjudicado el aumento en los costos de los fletes del transporte marítimo. La creciente demanda de bienes de consumo duraderos a partir de Asia y, los “cuellos de botella” del lado de la oferta creados por las limitaciones sanitarias en los puertos y terminales, han contribuido a un alza histórica de los precios de envío y un retraso en las entregas, ocasionando que a inicios de 2021 la oferta llegara a mínimos históricos. Los costos del flete en contenedores iniciaron a subir en la segunda mitad de 2020, e incrementaron todavía más en 2021 en numerosas rutas comerciales, llegando a triplicarse comparativamente con los registros de 2020. Según el Universal Container Freight Index, a partir de diciembre de 2020, se inició a registrar un ascenso sostenido en el precio de mandar un contenedor de unidad equivalente a 40 pies (Bernal N. G., 2022).

Se investigaron diferentes temas, tales como, las principales consecuencias que se generaron, las razones que lo causa, tipos de contenedores, todo sobre el transporte marítimo, se realizó una recopilación de 40 empresas para realizar una encuesta y así tener mayor veracidad en nuestro análisis.

Palabras Clave: Fletes marítimos, Comercio Exterior, aumento, costos, crisis de contenedores, puertos, exportadores.

Abstract

This paper seeks to present an analysis of how rising ocean freight costs affect supply chains for exporters in Guayaquil in order to provide possible solutions.

The pandemic disease has contributed to imbalances around the world that have adversely affected the increase in ocean freight costs. Growing demand for consumer durables from Asia and supply-side "bottlenecks" created by sanitary constraints at ports and terminals have contributed to historically high shipping rates and delayed deliveries, causing supply to reach historic lows in early 2021. Containerized freight costs began to rise in the second half of 2020, and increased further in 2021 on numerous trade lanes, tripling compared to 2020 records. According to the Universal Container Freight Index, from December 2020, a steady rise in the price of shipping a 40-foot equivalent unit container began to be recorded (Bernal N. G., 2022).

Different topics were investigated, such as, the main consequences that were generated, the reasons that cause it, types of containers, everything about maritime transportation, a compilation of 40 companies was made to conduct a survey and thus have greater veracity in our analysis.

Keywords: ocean freight, foreign trade, increase, costs, container crisis, ports, exporters.

Résumé

Cet article vise à présenter une analyse de la manière dont la hausse des coûts du fret maritime affecte les chaînes d'approvisionnement des exportateurs du canton de Guayaquil, afin de proposer des solutions possibles.

Les pandémies ont contribué à créer des déséquilibres dans le monde entier qui ont eu un impact négatif sur la hausse des coûts du fret maritime. La demande croissante de biens de consommation durables en provenance d'Asie et les "goulets d'étranglement" du côté de l'offre créés par les contraintes sanitaires dans les ports et les terminaux ont contribué à des taux d'expédition historiquement élevés et à des retards de livraison, ce qui a fait que l'offre a atteint des niveaux historiquement bas au début de 2021. Les coûts de fret des conteneurs ont commencé à augmenter au second semestre de 2020, et ont encore augmenté en 2021 sur de nombreuses voies commerciales, atteignant une multiplication par trois par rapport aux records de 2020. Selon l'indice universel du fret par conteneur, à partir de décembre 2020, une hausse régulière du prix de l'expédition d'un conteneur unitaire équivalent à 40 pieds a commencé à être enregistrée (Bernal N. G., 2022).

Différents sujets ont été étudiés, tels que les principales conséquences générées, les raisons qui en sont la cause, les types de conteneurs, tout ce qui concerne le transport maritime, une compilation de 40 entreprises a été faite pour réaliser une enquête et ainsi avoir une plus grande véracité dans notre analyse.

Mots clés : Fret maritime, commerce extérieur, augmentation, coûts, crise des conteneurs, ports, exportateurs.

Introducción

El comercio marítimo ecuatoriano ha evolucionado a lo largo del tiempo y lo ha convertido en uno de los mayores ingresos económicos que tiene el país en el ámbito del comercio internacional.

Las actividades exportadoras que tiene el país se llevan a cabo de manera dinámica, teniendo en cuenta planteamientos primordiales del comercio internacional, el cual evoluciona de manera constante en un medio globalizado, donde interactúan diferentes actores que componen la sistematización del comercio exterior.

En el Ecuador, su actividad exportadora corresponde en un 80% de comercio por el motivo que estas salen de puertos al norte del país; de lo cual el 40% es manejado desde el puerto principal Libertador Bolívar, por lo que se analizaron aquellos factores internos que influyen en el costo de competitividad en los mercados internacionales, como son aquellos de la poca capacidad en el manejo de carga al momento de administrar la cadena logística, la implicación de tener tarifas marítimas poco competitivas al mercado internacional a causa de las complicaciones de calado que tenemos al ingreso por el golfo de Guayaquil por lo que no pueden ingresar buques de gran profundidad. Todos estos factores intervienen en la competitividad de los productos ecuatorianos en relación con los mercados internacionales

Actualmente las diversas empresas que se dedican al negocio naviero y sus diferentes actores han realizado diversos estudios de la problemática del calado que existe al ingreso del Golfo de Guayaquil, por lo que se ha planteado la necesidad de dragar el canal de acceso al Puerto Principal de Guayaquil; sin embargo, este no abastece las necesidades de la industria naviera por lo que su costo en flete nos hace poco competitivos ante el mercado internacional.

El presente trabajo se basa en análisis del impacto económico que causa el aumento de los costos de los fletes marítimos dentro de las cadenas de suministros con especial énfasis en los exportadores del cantón de Guayaquil.

Antecedentes

La llegada al poder del entonces presidente Donald Trump, llevó a los Estados Unidos implementar diferentes medidas comerciales, siendo una de estas la aplicación de aranceles a los productos de los países con los que tuviera un déficit comercial sino cumplieran con sus medidas. Esto provocó una guerra comercial entre los Estados Unidos y China, debido que China era el país con el cual los Estados Unidos tenía uno de los mayores déficits comerciales en una balanza. Por esta razón se aplicaron políticas agresivas comerciales con el fin de reducir dicho déficit, como la aplicación o aumento de aranceles, la exigencia de respeto a la propiedad intelectual, un mayor control a la depreciación de la moneda. De la mano también se promovió la producción local, a través de medidas estimulantes como la disminución de regulaciones estatales a las empresas y el incentivo al consumo. Dicha guerra comercial, que tiene sus comienzos en el año 2018, buscaba que los Estados Unidos a través de medidas proteccionistas, revertiera la pérdida de su productividad económica y aminorar sus desequilibrios cuasi crónicos como déficit fiscal y comercial; desacelerar el incremento de deuda pública, frenar aumento del desempleo, y atenuar la caída de las bolsas de valores (García, 2020).

Ecuador, en el contexto global, y no siendo ajeno a la globalización, ha sufrido y seguirá viéndose afectado por esta disputa comercial, que ha tenido como resultado la desaceleración de la economía mundial. Como medidas para suavizar el impacto del aumento de costo de vida e incentivar la economía, la administración americana está implementando nuevos subsidios a diferentes materias primas agrícolas que

tienen en China un mercado importante. En el caso de Ecuador, esto aliviaría el costo del aprovisionamiento de insumos para la industria de aves, cerdos y productos de acuicultura, estimulando sin duda parte del comercio internacional (Camara Marítima del Ecuador, 2019).

Ante esta situación Ecuador debe tener claro cuáles son sus prioridades nacionales y reforzar su presencia en los espacios regionales, para lograr producir un más grande margen de negociación ante las dos potencias. El Ecuador no debería desalentar los lazos económicos con China, ni tampoco desestimar la cercanía política y financiera con los Estados Unidos. Tampoco tenemos la posibilidad de olvidar que una interacción armónica con Washington favorece a Ecuador debido a la gran importancia que ha vuelto a tener el fondo monetario internacional (FMI) en la economía nacional (Játiva, 2021).

Como en cualquier otro ámbito económico, en el sector del transporte marítimo internacional la oscilación de los costos y la demanda es persistente es dependiente de componentes variables y frecuentemente impredecibles (Volca, 2021).

La demanda de bienes se disparó en la segunda mitad de 2020 y en 2021, ya que los consumidores gastaron más en bienes que en servicios durante los confinamientos y restricciones por la pandemia, según el informe sobre el Transporte Marítimo 2021. El trabajo desde casa, las compras en línea y el aumento de las ventas de computadoras supusieron una demanda sin precedentes para las cadenas de abastecimiento. Esta gran oscilación de los flujos comerciales en contenedores se encontró con limitaciones de la capacidad de la oferta, como la capacidad de transporte de los buques portacontenedores, la escasez de contenedores, la escasez de mano de obra, las continuas restricciones de circulación, de ingreso y salida de las regiones portuarias y la congestión en los puertos. Este desajuste entre el crecimiento de la

demanda y la reducción de la capacidad de oferta condujo a unas tarifas de flete de contenedores récord en prácticamente todas las rutas comerciales de contenedores (UNCTAD , 2021).

El impacto en las tarifas de los fletes ha sido superior en las rutas comerciales hacia las regiones en desarrollo, donde los consumidores y las empresas son los que menos capacidad adquisitiva y de inversión tienen (UNCTAD, 2021).

La industria del transporte marítimo fue uno de los sectores más perjudicados por la enfermedad pandémica Covid-19. En primer a instancia, cada una de las primordiales naciones productoras de petróleo han disminuido drásticamente la producción debido a la pandemia, que ha creado un desequilibrio entre la oferta y la demanda, lo que ha causado aumentos elevados en los costos de combustible. La creciente demanda de bienes y la escasez de contenedores vacíos es otra razón por la que la distribución se ha vuelto irregular. Como consecuencia las organizaciones han tenido que intensificar la construcción para saciar las altísimas solicitudes. Además, se verificó una enorme perturbación del normal funcionamiento de la industria de la aviación, la cual ayuda también a incrementar la presión sobre el transporte marítimo para la entrega de mercancías. Esto, paralelamente, tuvo un impacto dominó en la época de contestación de los contenedores (SICEX, 2021).

En los últimos años, Rusia y Ucrania se han convertido en grandes exportadores de productos graneleros. Rusia exporta primordialmente carbón, cereales, productos siderúrgicos y fertilizantes, mientras tanto que Ucrania exporta cereales, mineral de hierro y productos siderúrgicos. La guerra que se enfrentan ambos países afecta a las exportaciones antes mencionadas lo cual puede ocasionar irregularidades (Datasur, 2021).

Esta guerra perjudicó inmediatamente los movimientos de carga por océano, debido a que muchas rutas comerciales pasan por los países en problema. Estas rutas tuvieron que ser desviadas frente a el peligro de que las infraestructuras de los transportistas sean atacadas. Hablamos de un escenario demasiado difícil para una industria que se recupera poco a poco de los efectos de la llamada crisis de contenedores. En 2022, los primordiales desafíos para los transportistas van a ser el incremento de los energéticos y la compleja situación geopolítica presente. Ejemplificando, diversos territorios de Europa, entre ellos España, han pedido a la Alianza Europea el cierre de puertos marítimos a embarcaciones con bandera rusa (Escudero, 2022).

Además, alrededor de 700 buques graneleros se cargan en los puertos rusos y ucranianos cada mes, y si la guerra interrumpe los envíos inclusive a lo largo de un mes, dichos buques podrían buscar cargas alternativas en otros sitios, incrementando la oferta positiva. Por consiguiente, el mercado de gráneles se enfrentaría a un doble golpe: una profundo disminución del negocio y un crecimiento de la oferta que tiene el potencial de minimizar las tarifas a niveles históricos (Mundo Marítimo, 2022).

Pese a todos dichos acontecimientos y diferentes componentes que están afectando directa o de forma indirecta al Ecuador, las ocupaciones de importación y exportación en el puerto marítimo de Guayaquil, “Libertador Simón Bolívar” se desarrollan con total normalidad las 24 horas del día, los 7 días de la semana, implementando los protocolos de prevención sanitaria (Covid-19), establecidas por el Régimen Nacional. Las concesionarias (Contecon y Andipuerto) hacen la sanitización de vehículos de carga pesada, entrega de guantes, gel antibacterial y mascarillas a todo el personal que poseen interacción directa con el Puerto (Puerto de Guayaquil, s.f.).

En la actualidad un enorme porcentaje del negocio exterior se maneja a partir del terminal marítimo de Guayaquil, conjugado con un engranaje de productores, transportistas, estibadores y comerciantes que dinamizan al sector productivo y exportador. Además, se accederá el arribo de buques tipo Post Panamax, de alrededor de 300mts de longitud. Se cree que una parte de carga con destino final Ecuador hace trasbordo en Perú y Colombia, frente a la complejidad de ingreso de barcos de enorme calado a los puertos de la nación. Con el incremento de la profundidad, las navieras van a poder planificar viajes más baratos de y hacia Ecuador, disminuyendo los precios del flete (Publicas, s.f.).

Formulación del Problema

Contextualización del Problema

El aumento de costos de los fletes marítimos afecta de manera negativa a las exportaciones y las importaciones a nivel mundial, y todo lo que esto conlleva.

Hay diferentes componentes que afectan el precio de los fletes marítimos. Siendo nuestra economía dependiente de manera considerable del consumo de bienes y servicios importados, y un porcentaje relevante de nuestra producción esta direccionada al mercado exterior, sería imposible afirmar que estamos ajenos a lo que pasa en la sociedad universal. Cabe resaltar que los Estados Unidos de América y la República Popular de China, son de nuestros principales socios comerciales, quienes están involucrados en diferentes situaciones que ocasionan inestabilidad a diferentes niveles, como el político, financiero y comercial, por ende, esta inestabilidad sin lugar a duda alguna tiene implicaciones en el Ecuador.

Fedexpor explica que, para sectores que comercian hacia China, el aumento del precio del flete marítimo les resta competitividad y colaboración en aquel mercado, o de la misma forma, limita el crecimiento de las exportaciones. Los diferentes

segmentos de exportación han tenido que hacer pagos extras (que los de prepandemia) para la importación de insumos y maquinaria que usan para la transformación y procesamiento de sus productos. Los sectores que usan insumos abastecidos a partir de Asia asumieron un más grande precio de transporte que las industrias que se abastecen regional o localmente (El Universo, 2022).

El costo de vida en el Ecuador ha aumentado a lo largo de estos años, esto se debe a muchos factores, siendo uno de ellos el aumento de costos de los fletes marítimos debido a que muchos productos son importados y por ende su costo final se va a ver afectado. Podemos darnos cuenta en los costos de los diferentes productos tales como el aceite, la gasolina y varios productos que en mínima cantidad han ido aumentando, este ha sido uno de los productos con mayor aumento de costo y gran impacto a la sociedad debido a que es un producto básico. Son muchos factores los cuales han conllevado a esto, un factor incide al otro por ejemplo el aumento del costo de la gasolina hace que los diferentes productos suban de precio y de la misma manera con el aceite, es un producto básico que usamos mucho en alimentación y al aumentar este producto se irá incrementando los precios en los restaurantes.

Justificación

En la actualidad el comercio exterior es de suma importancia en cualquier parte del mundo debido a que a través de este se puede llegar a un gran crecimiento económico. Las empresas de la ciudad de Guayaquil acuden al comercio exterior para poder mejorar su ventaja comparativa importando materias primas y de alguna manera ahorrar costo, también se puede obtener variedad en productos importando cosas innovadoras de países de primer mundo tales como China o Estados Unidos.

Guayaquil es una de las ciudades que cuenta con gran cantidad de empresas exportadoras las cuales generan plazas de trabajos y aportan a la economía del país (Coba, 2022).

Con las exportaciones e importaciones se logra mantener relaciones comerciales con países potencias y así se alcanzan acuerdos comerciales los cuales beneficien a ambos países.

Una vez que las naciones que van a hacer la ingreso o salida de productos poseen monedas diversas, el costo de la vida se refleja en el tipo de cambio y se genera un flujo de divisas (Figueiras, 2021).

En base a lo antes mencionado, se busca demostrar la importancia y credibilidad de este proyecto, el cual se trata de como determinados factores inciden a que el costo de los fletes marítimos varíe o se mantenga en constante cambio, teniendo consecuencias en el comercio exterior del país, para así brindar posibles soluciones que ayuden a las empresas a no variar su precio final y no afecte al consumidor.

Objetivos

Objetivo General

Analizar las causas y consecuencias del aumento de costos de los fletes marítimos para los exportadores.

Objetivos Específicos

- (a) Identificar las razones del aumento de los costos de los fletes marítimos; (b) Determinar cómo y en qué medida afecta los altos costos de los fletes en las exportaciones del cantón Guayaquil; (c) Fundamentar una posible solución para sobrellevar la variación de los costos de fletes marítimos.

Limitaciones

Se han utilizado diferentes páginas web, fuentes confiables para recopilar la información más relevante e importante, pero a lo largo de esta investigación se han presentado diferentes problemas tales como contactar a las navieras para realizar la encuesta u obtener información confiable, existen muchas páginas las cuales no son tan confiables nos proporcionan información, pero siempre se debe revisar si los datos son reales.

Capítulo I Marco Teórico

Terminologías

Concesión.

Una concesión es el proceso por medio de él que la Gestión Pública o compañía proporciona el derecho de explotación sobre determinados bienes y servicios a otra compañía, comúnmente de administración privada. Tiene como objetivo hacer un mejor uso y aprovechamiento de instalaciones y bienes de dominio público o privado (Morales, 2020).

Teus.

Estas siglas representan la unidad de medida de capacidad del transporte marítimo dedicada en contenedores de carga. Dicho de otro modo, una TEU es la función de carga que tiene un contenedor estándar de 20 pies. Dichos contenedores en la actualidad no únicamente se utilizan en el transporte marítimo. Permanecen presentes en toda clase de transporte por mercancías. Las medidas específicas y precisas del contenedor al que hace referencia una TEU son 20 pies de extenso por 8 pies de ancho y 8 pies y medio de elevación. Esto implica un volumen exterior de 38,51 metros cúbicos. Además, es fundamental resaltar que su peso mayor de 21.600 kg sin tara y su capacidad máxima de 33 metros cúbicos. En lo cual tiene relación con la elevación de estas cajas metálicas, la más popular de estas es de 8 pies y 6 pulgadas o, si lo traducimos a metros, 2,59 (Ruano, 2020).

Transporte marítimo.

El transporte marítimo es la actividad de desplazar mercancías de un destino a otros por medio del océano. Por sus precios y propiedades, esta clase de transporte es ideal para desplazar gigantes volúmenes de productos por medio de contenedores y durante una vasta pluralidad de rutas marítimas (Ortiz, 2021).

Exportación.

La exportación es la comercialización de productos extranjeros, extendiendo el mercado más allá de las fronteras, desarrollando más la industria nacional y generando trabajo (Oca, 2015).

Importación.

En la economía la importación es el traslado de bienes y servicios del extranjero. Principalmente esta actividad es dependiente de 2 agentes, el que necesita el producto o servicio y el que lo ofrece o lo fabrica. la importación se basa en el ingreso legal de mercancías de un territorio origen al territorio importador, primordialmente para saciar el consumo que en ocasiones no se puede suministrar con los propios recursos de la nación (Mones, 2020).

Cadena de suministro.

La cadena de abastecimiento son los diferentes eslabones que se suceden en una compañía, que van a partir de las materias primas no procesadas hasta los productos terminados que llegan al consumidor final. Es un subsistema en la organización que encierra la idealización de las ocupaciones de abastecimiento, construcción y repartición de los productos. En conclusión, la cadena de abastecimiento encierra la oferta y la demanda, dentro y fuera de la compañía. La administración de la cadena de suministro incluye la planeación y administración de cada una de las ocupaciones de compra, abasto, construcción y logística (Estatún, 2021).

El propósito primordial de la cadena de abastecimiento es hacer llegar los artículos o productos en la porción, la calidad y la época primordial al coste más competitivo a lo largo de todo el proceso, a partir de la fase de aprovisionamiento hasta la de entrega final. Una cadena de abasto es una serie de ocupaciones coordinadas que,

en su grupo, adquieren cierta dificultad. Intentar de minimizar costes y que la ejecución de las etapas se genere de manera idónea simultáneamente es una característica propia de una cadena de abastecimiento que funciona bien. La cadena de abastecimiento eficiente responde a criterios de destreza y capacidad de contestación instantánea ante los cambios del ritmo de mercado o las incidencias globales que logren ocurrir, tales como y sin ir más lejos, una crisis sanitaria (Arracking, 2021).

Tipos de cadena de suministro

Cadena de suministro directa.

Se trata de una compañía, un suministrador y un cliente inmersos en las diferentes áreas de la empresa incluyendo los productos, servicios, finanzas e información, es decir, vinculados con todos los niveles de la cadena (EvaluandoSoftward, 2022).

Cadena de suministro tradicional.

Entre muchos tipos de cadenas de abasto, esta es usada primordialmente por empresas pequeñas o por organizaciones que no requieran un manejo bastante complejo o un enorme control de su producción, debido a que las elecciones son tomadas de manera sin dependencia por los individuos relacionadas dentro del proceso de construcción. Esta clase de cadenas de abastecimiento puede ocasionar un descontrol en las elecciones conllevando de esta forma un mal desempeño de los procesos de producción (EvaluandoSoftward, 2022).

Cadena de suministro extendida.

Incluye a los suministradores de los proveedores inmediatos y a los consumidores inmediatos, todos relacionados en los flujos que relacionan productos, servicios, finanzas e informaciones. Proveedores, productores, distribuidores y puntos

de vista de comercialización tienen que entablar una comunicación idónea y hacer esfuerzos de participación para sincronizar la oferta y la demanda (EvaluandoSoftward, 2022).

Cadena de suministro compartida.

Es uno de los tipos de cadenas de suministro donde las decisiones son compartidas, debido a que las personas involucradas en la fabricación del producto también toman sus decisiones individualmente, pero mantienen una base de datos determinada en la cual se puede compartir información, permitiendo tener acceso a ésta a las decisiones que se van tomando durante el proceso (EvaluandoSoftward, 2022).

Cadena de suministro sincronizada.

En esta cadena se hallan cada una de las etapas de la construcción del producto sincronizadas, o sea, se hace un seguimiento a partir del ingreso de materias primas hasta la llegada del producto al depósito como producto culminado y listo para su envío o comercialización (EvaluandoSoftward, 2022).

Cadena de suministro compleja

Incorpora a todas las organizaciones implicadas en todas las interacciones tanto de productos, servicios, finanzas e información desde el último suministrador hasta el último cliente (EvaluandoSoftward, 2022).

Empresas grandes.

Cuyas empresas tienen más de 200 trabajadores o ingresos que superan los cinco millones anuales (Meléndez, 2022).

Empresas medianas.

Es aquella unidad de producción que tiene de 50 a 199 trabajadores y un costo de ventas o ingresos brutos anuales entre millón uno (USD 1'000.001,00) y 5 millones

(USD 5'000.000,00 dólares de USA de América) (Servicio Ecuatoriano de Normalización, s.f.).

Empresas pequeñas.

Son esas unidades de producción que tiene de 10 a 49 trabajadores y un costo de ventas o ingresos brutos anuales entre cien mil unos (US \$ 100.001,00) y un millón (US \$ 1000.000,00) de dólares americanos (Servicio Ecuatoriano de Normalización, s.f.).

Microempresas.

La microempresa podría ser operado por una persona natural, una familia, o un conjunto de individuos de ingresos subjetivamente bajos, el dueño lleva a cabo un criterio libre sobre productos, mercados y costos y además constituye una fundamental fuente de ingresos para el núcleo familiar, generalmente entienden a empresas económicas reconocidas, como por ejemplo, los emprendimientos unipersonales, parientes, barriales, comunales, las micro unidades productivas, los trabajadores a domicilio, los comerciantes minoristas, los talleres y pequeños negocios, que unen la economía famosa y van a ser promovidas con criterio de solidaridad construyendo y fomentando programas de integración acorde consta en la Ley de Economía Popular y Solidaria (Art. 2) (Ley de la Economía Popular y Solidaria, 2012) (Flores, 2018).

Precios de los fletes marítimos.

El flete marítimo es el precio del servicio de transporte marítimo internacional. Las tarifas son establecidas por los agentes o las navieras y estas se dan según el volumen y peso de la mercancía, y de los 2 valores se usa el que más beneficios de a los ofertantes del servicio.

Tipos de Transporte marítimo

Transporte fluvial primario.

Estos tipos de transportes marítimos son de mayor tamaño que acceden llevan más pasajeros o más carga de un destino a otro (Masterlogística, s.f.).

Transporte fluvial secundario.

Estos tipos de transportes marítimos son utilizados para ocasiones más concretas cargas más sencillas y mucho menos pasajeros (Masterlogística, s.f.).

Clases de buque

Buques de carga.

Esta clase de buque es el más general, aunque para transporte marítimo está casi en desuso. Se usa para trasladar cualquier tipo de carga, aunque no por medio de contenedores. Acostumbran a llevar grúas para hacer las labores de carga y descarga en los puertos (AFS, 2019).

Portacontenedores.

A diferencia del tipo anterior, estas embarcaciones permanecen destinadas al transporte marítimo de mercancías por medio de contenedores. Esta clase de buque, bastante empleado para el transporte de cargamento en seco, es el más usado en el negocio marítimo (AFS, 2019).

Buques de carga a granel o graneleros.

Dichos buques permanecen destinados al transporte de cargas sólidas a granel, tales como, minerales, toda clase de granos y materiales de creación, como el cemento, entre otros (AFS, 2019).

Buques Roll on – Roll off o de cargamento rodado.

Se aplican para mover toda clase de mercancías con ruedas, tales como, carros, furgonetas y furgones industriales, camiones cargados para rutas a extensa distancia, etcétera. Para eso, disponen de rampas y plataformas para conservar bloqueados los vehículos (AFS, 2019).

Petroleros.

Dichos buques cisterna de enorme tamaño, transportan crudo y derivados del petróleo. Gracias a sus gigantes magnitudes, hacen el amarre en alta océano (AFS, 2019).

Buques frigoríficos.

Esta clase de buque, es el responsable de mover y conservar las mercancías a una temperatura concreta. Se usa para el transporte de alimentos perecederos, como frutas y vegetales, así como para otras cargas que requieren gélido para conservarse a una temperatura bastante baja y llegar a su destino en buen estado (AFS, 2019).

Gaseros

Esta clase de buque se usa para guardar y mover (en tanques esféricos situados en la cubierta de la embarcación) gas natural licuado y gas licuado de petróleo para usar como combustible (AFS, 2019).

Buques para cargas químicas.

Semejantes en forma a los gaseros, éstos se emplean para mover cargas químicas. Para eso, emplean diversos tanques para cada tipo de sustancia que portan, para que no se mezclen entre sí (AFS, 2019).

Buques de Ganado.

Esta clase de embarcación de transporte marítimo está especializada en el transporte de animales vivos. Disponen de región para alimentar a los animales y corrales cerrados. En algunos casos, son al viento independiente (AFS, 2019).

Sujetos que intervienen en el transporte marítimo.

- Tarifas marítimas
- Allocation
- Temporada alta y baja

Tipos de contenedores

Contenedores marítimos.

Un contenedor marítimo es una gigantesca caja de metal utilizada para mover mercancías. Se caracteriza por su estabilidad, economía y versatilidad. Está diseñado a fin de trasladar mercancías por diferentes vías, aunque primordialmente pensando en el transporte marítimo, que es uno de los principales (Ferrer, s.f.).

Contenedor Dry.

Los Dry Containers (DC) son el tipo de contenedor más utilizado en el planeta: un 90% de mercancías enviadas por transporte marítimo se cargan en dry containers. Los contenedores de carga seca de 20 y 40 pies permanecen fabricados con aluminio o acero y son adecuados para toda clase de mercancía. Los contenedores de aluminio permiten más grande capacidad de peso de mercancía, en lo que, generalmente, los de acero disponen de una capacidad cúbica interna sutilmente preeminente (DSV, 2021).

Contenedor Flat Rack.

Los contenedores Flat Rack son apropiados para el transporte de carga pesada, así como mercancías que requieren una carga particular por sus magnitudes, como por

ejemplo tuberías y maquinaria. Hay 2 modelos: con laterales abatibles y con los laterales fijos. Los Flat Rack containers se fabrican con acero y tienen la posibilidad de ser de 20 y 40 pies (DSV, 2021).

Contenedor High Cube Dry.

Los contenedores High Cube Dry te aseguran triunfar un pie extra (12 pulgadas, alrededor de 30 cm) de elevación comparativamente con los contenedores dry. Los contenedores High Cube Dry son ideales para carga ligera o mercancía grande. Dichos contenedores extra voluminosos se fabrican en tamaños de 40' y 45' en acero y aluminio (DSV, 2021).

Contenedor Open Top.

Los Open Top containers o contenedores Open Top cuentan con techo removible de lona en vez de un techo sólido. Permanecen en especial diseñados para el transporte de cargas pesadas o de gigantes magnitudes como madera o chatarra, cargadas a partir de la parte preeminente. Los contenedores Open Top comúnmente poseen puertas en los extremos, como los contenedores cerrados, para ofrecer flexibilidad para operaciones de carga y descarga (DSV, 2021).

Contenedor Frigorífico o Reefer.

Los Contenedores Frigoríficos o Contenedores Reefer se usan para mover mercancías que necesitan condiciones de temperatura controlada en tránsito. Productos como frutas, vegetales, productos lácteos y carne son mercancías típicas para mandar en esta clase de contenedor marítimo. Los contenedores frigoríficos permanecen equipados con una unidad de refrigeración que se conecta a la red eléctrica del barco, de las terminales portuarias y de los camiones (DSV, 2021).

Capítulo II Marco Referencial

Puertos

La trascendencia de los diversos puertos marítimos de Ecuador, por su interacción con el aumento de la economía de la nación en las últimas décadas. Estas instalaciones portuarias resultan cruciales en el negocio exterior de la República del Ecuador.

Estructura y características del sistema portuario ecuatoriano

El sector portuario en Ecuador está estructurado de la siguiente manera:

- Puertos comerciales del Estado.
- Puerto de Guayaquil
- Puerto de Bolívar
- Puerto de Manta
- Puerto de Esmeraldas
- Puerto de Tungurahua.
- Puerto de Balao
- Puerto de Salinas.
- Puerto de La Libertad
- Puerto de San Lorenzo
- Puerto de Bahía de Caráquez

Terminales Portuarias Habilitadas.

- Astillero Esperanza Del Mar C.A. – Astiesmar – Manabí

- Bananapuerto Naportec – Guayaquil
- DPWORLD POSORJA S.A. - Guayaquil
- Fertilizantes Terminales Y Servicios Fertisa - Guayaquil
- Industria Molinera C.A.- Guayaquil
- Puertocobre S.A. - Quito
- Qc Terminales Ecuador S.A.- Guayaquil
- Terminal Extraportuario De Manta – Tepm S.A.- Manta
- Terminal Portuario De Guayaquil (Tpg) – Inarpi S.A. - Guayaquil
- Terminal Portuario De Manta – Tpm - Manta

Terminales petroleras.

- Terminal Petrolero De El Salitral – SUINSA
- Terminal Petrolero de La Libertad – SUINLI
- Terminal Petrolero Esmeraldas (TME Ex TEPRE) – SUINBA

Actores que participan en la industria portuaria del Ecuador

- Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial
- Cámara marítima del Ecuador (CAMA E)
- Asociación de Terminales Portuarias Privadas del Ecuador (ASOTEP)
- Autoridades portuarias
- Agencias navieras

Puertos en el Cantón de Guayaquil

Autoridad Portuaria de Guayaquil.

Anteriormente el puerto de Guayaquil se estableció en la orilla del río Guayas al nivel del barrio de Las Peñas, hasta la calle Olmedo, con muelles que permitían el arribo de naves, el embarque y desembarque de mercaderías en el Malecón, donde además había bodegas y oficinas de la Aduana, la cual se delegaba del cobro de los aranceles, gestión y operación del puerto. El fenómeno de la sedimentación que año a año ha ido perjudicando al Puerto hizo evidente que el flujo de agua Guayas por el momento no era una vía navegable para los barcos de aquella etapa; por lo cual las embarcaciones que llegaban a Guayaquil, arribaban a Puná y ahí realizaban sus maniobras de embarque y desembarque de mercaderías y las remolcaban en barcazas hasta los muelles de la Aduana en el Malecón, cerca del barrio Las Peñas. El 10 de abril de 1958 el Mandatario Camilo Ponce Enríquez ponía en ejecución el Decreto Ley Emergencia que permitió el origen de la Autoridad Portuaria de Guayaquil y estableció el marco legal para la obra del Puerto Marítimo (Autoridad Portuaria de Guayaquil, s.f.).

Esta herramienta jurídica indicó que Guayaquil carecía de facilidades y construcciones portuarias idóneas para atender al Negocio Marítimo, lo que tornaba imprescindible la construcción de un Puerto Nuevo cercano a la localidad y cuando se contaba con el informe del Consejo Nacional de Economía, acorde al precepto de la Carta Magna del Estado, debía crearse, con carácter de urgente, la Autoridad Portuaria de Guayaquil. Al crearse la Autoridad Portuaria de Guayaquil, investida de las facultades que le concedió la Ley, tomó bajo su responsabilidad el objetivo de la construcción del nuevo puerto y para eso contrató con la compañía Palmer; Baker los estudios definitivos del Puerto Marítimo. Acorde a la normativa legal vigente

Autoridad Portuaria de Guayaquil abrió una licitación universal e invitó a compañías constructoras del exterior para que presenten sus ofertas. Llevado a cabo el análisis que corresponde de las propuestas por parte del Comité respectivo, se escogió a la compañía Raymond International que tuvo a cargo la obra de las instalaciones del Puerto Nuevo, que con el correr de los años ha incorporado novedosas zonas, nuevos conjuntos, novedosas dependencias. El Primer Mandatario de Autoridad Portuaria de Guayaquil ha sido don Juan X (Autoridad Portuaria de Guayaquil).

El Puerto Marítimo de Guayaquil está situado en la costa occidental de América del Sur, en un terminal portuario a partir del océano se lo ejecuta por medio del canal de ingreso que tiene una longitud de 51 millas náuticas, divididas entre un canal exterior de ambiente marino (10,8 millas náuticas) y un canal interior con predominación del estuario (40,2 millas náuticas (Ministerio de Transporte y Obras Públicas).

Contecon.

Contecon se ha constituido como el pilar fundamental del desarrollo económico no solo de la ciudad, pero como también del país. En el año 2007 el puerto marítimo de Guayaquil fue concesionado a la empresa internacional Filipana llamada ITCSI OPERADOR PORTUARIO GLOBAL, que opera en nuestro país bajo la denominación CONTECON. Esta empresa aporta al desarrollo y fortaleciendo de la infraestructura y servicios de la principal terminal portuaria, logrando posicionarse como líder en área de manejo (Contecon Guayaquil, s.f.).

Dp World Posorja.

DP World Posorja es un centro logístico en Guayaquil ubicado en la zona industrial del cantón, abrió sus puertas para ofrecer servicios a toda la cadena de comercio exterior al Puerto Inteligente de Aguas Profundas. Hablamos de un espacio de 17.3 hectáreas, nuevo, largo y seguro dividido en 2 monumentales regiones: la primera para consolidación de carga de banano y carga seca como cacao y café; y la

segunda, para el depósito de contenedores vacíos. El espacio destinado para la consolidación de banano tiene 8 bahías de carga y descarga a nivel de la plataforma. El sitio de consolidación de carga seca para cacao y café, es un lugar techado abierto con equipamiento especializado. En la segunda área, destinada para depósito de contenedores vacíos, se brindará el servicio de lavado, taller y mantenimiento. Además, se está trabajando en un convenio con la Policía Nacional Antinarcóticos quienes realizarán inspecciones en el Centro Logístico (Camara Marítima del Ecuador, 2020).

Las primeras cargas para consolidación que ingresaron al nuevo Centro logístico ha sido de banano y pertenecen a: Asisbane/DVS Frutas S.A, Fyffes Ecuador/AGBE S.A, Sentilver S.A. Gracias a su postura geográfica, el Centro logístico de Durán, tiene alta conectividad con las primordiales carreteras de las provincias Guayas, Los Ríos, Manabí, El Oro y Santo Domingo de los Tsáchilas (Camara Mrítima del Ecuador, 2020).

Los productos que más se exportan por este puerto son: banano, madera, piña, atún, camarón, entre otros. Esta terminal portuaria cuenta 4 grúas QC super post Panamax, 15 grúas RTG, equipamiento portuario que posibilita la entrada ininterrumpida de toda clase de carga, la obra de una carretera de 20 km con ingreso directo al puerto y el Centro Logístico en Durán, que ofrece servicios de consolidación y desconsolidación de carga y depósitos de contenedores (Ministerio de Transportes y Obras Públicas, 2021).

La CEPAL (CEPAL), en su “Informe Portuario 2020: el efecto de la enfermedad pandémica del coronavirus en el negocio marítimo, transbordo y throughput de los puertos de contenedores de Latinoamérica y el Caribe”, subraya que el puerto de Guayaquil tuvo un crecimiento del 2% en el desplazamiento de

contenedores, por medio de las terminales portuarias públicas y privadas, colocando a la perla del Pacífico en el tercer sitio en los puertos de más grande venta (TEU's), luego del área portuaria de Santos (Brasil) y Manzanillo (México). La morfología que en la actualidad tiene el canal de ingreso, que pasó de 9.75 a 12.5 y 13 metros de hondura, ha cambiado la verdad portuaria de Guayaquil, hacia una demanda de buques de más grande porte y capacidad, con el fin de permitir el ingreso ininterrumpido de toda clase de carga y movilizar varios productos a escala mundial de manera instantánea, segura y eficiente (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2021).

La terminal portuaria administrada por DP World Posorja cuenta un canal de acceso de 16.5 metros de profundidad y 175 metros de ancho, características que facilitan la navegación de embarcaciones de gran calado (Autoridad Portuaria de Guayaquil , s.f.).

En el año 2021, DP World Posorja, responsable del Puerto de Aguas Profundas de Posorja marcó récords en cifras de productividad a grado regional, alcanzado movimientos de hasta 47.1 contenedores por hora. En la colaboración del mercado portuario obtuvo un 10% de captación y un 35% de carga de trasbordo, compitiendo con relevantes puertos de la Costa Oeste del Pacífico Sur (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2022).

Andipuerto.

Andipuerto Guayaquil S. A. ganó la licitación emitida por las Autoridades Portuarias de Guayaquil en 1999 para la concesión de la Terminal de Seco a Granel y de Usos Múltiples durante 25 años con derechos exclusivos para el manejo de carga a granel / grano. El terminal también puede operar carga general, acero y contenedores. Ubicado dentro del Puerto principal de Guayaquil llamado Puerto Nuevo, cubre un área en el extremo Este del Puerto con fácil acceso a la ciudad y conectado a las principales carreteras del país. Todas las embarcaciones con destino a Andipuerto Guayaquil S.A usan el mismo canal de acceso como Puerto Nuevo. La estación piloto está ubicada al noroeste de la Isla Puná, siendo un callado, de viento calmado y canal

natural con un calado oficial de 32 pies de agua salobre. Andipuerto Guayaquil S.A. es la mayor terminal de graneles secos en Ecuador con 360,000 TM de capacidad de almacenamiento. Ofrece niveles de productividad superiores al estándar en comparación con otros terminales de graneles secos en Ecuador. En promedio, los barcos permanecerían en casi la mitad del tiempo contra embarcaciones similares en otras terminales (Camara Marítima del Ecuador, s.f.).

En la provincia de Guayas, la delegataria DP World Posorja, responsable del Puerto de Aguas Profundas de Posorja marcó récords en cifras de productividad a nivel regional, alcanzado movimientos de hasta 47,1 contenedores por hora. En la participación del mercado portuario obtuvo un 10% de captación y un 35% de carga de trasbordo, compitiendo con importantes puertos de la Costa Oeste del Pacífico Sur. Adicional, alcanzó un calado de 14,65 metros, al recibir al buque Post Panamax CMA – CGM (Mundo Marítimo, 2022).

Puertos que conforman el sector portuario privado en Guayaquil

Ecuatoriana De Granos S.A.

Es una compañía ecuatoriana implantada en el año 1974. Cuenta con un terminal portuario para brindar los servicios de Carga, Descarga, y Almacenamientos de Cereales y Fertilizantes. Nuestra infraestructura de silos y bodegas planas posibilita una capacidad de almacenamiento de alrededor de 70.000 TM. Además, ofrecemos servicios complementarios a la carga como: Pesaje, Ensacado, Secado de granos, Fumigación y Despacho de gráneles (Ecuagran S.A., s.f.).

QC Terminales Ecuador (ex-terminal portuario Vopak Ecuador S.A.).

QC Terminales es una compañía libre, que da servicios de recepción, desempeño, almacenamiento y despacho. Construimos, somos dueños y operamos nuestros terminales. Ser independientes nos posibilita laborar imparcialmente con diversos usuarios y productos en un mismo terminal -incluso sirviendo a organizaciones competidoras-, garantizando idénticos niveles de calidad y estabilidad en el servicio, así como un funcionamiento confidencial de la información. Esta compañía en 1971 inició sus funciones en el negocio de bienes raíces e inmobiliario

en 1976 empezaron a dedicarse a la importación de bienes en 1979 cambia su enfoque y se dedican a la administración y operación del Depósito Comercial Público como recinto aduanero a través de su muelle cambiando su nombre a SIPRESSA S.A., Sociedad Nacional de Inversiones y Servicios en 2007 SIPRESSA cambia de razón social y pasa a llamarse Vopak Ecuador S.A. 7002 y en el último mes del año del 2013, los terminales de Royal Vopak en Chile y Ecuador son adquiridos por QC Terminales SAC, conformando lo cual hoy es QC Terminales Chile Ltda y QC Terminales Ecuador S.A. QCTE (QC TERMINALES, s.f.).

Fertisa.

Es una terminal portuaria marítima privada de Guayaquil la cual inició sus operaciones en 1964, ha sido muy importante para el comercio internacional del país. Ofrecen soluciones logísticas integrales para aproximar a los clientes a los mercados nacionales e internacionales (Fertista, s.f.).

Bananapuerto – Naportec S.A.

El Operador Portuario NAPORTEC, subsidiaria de Dole Food Company, nace en julio de 2002 autorizado por la Dirección Gral. de Marina Mercante DIGMER, quien otorgó la matrícula que corresponde tras haber demostrado cumplimiento de los requisitos establecidos para el impacto. Sus propias instalaciones permanecen ubicadas en la Vía Perimetral, isla Trinitaria de Guayaquil, con un área de 126 mil metros cuadrados y 2 atracaderos de expansión total 320 metros. En noviembre del año 2003, obtuvieron la certificación BASC; la cual es una unión empresarial mundial que promueve un negocio seguro en cooperación con gobiernos y organismos mundiales (Naportec, s.f.).

Ecuabulk.

A partir de 1951 ha sido la primera terminal granelera de la nación bajo el nombre de ‘Harinas del Ecuador’, en la ribera del Flujo de agua Guayas, al sur de la localidad de Guayaquil, a solo 5 kilómetros de la Autoridad Portuaria de Guayaquil. En el año 2019 ejecutó la ampliación de su muelle, aportando una más grande competitividad al sector cultivo benéfico e industrial, por medio de innovadores servicios logísticos integrales para la exportación e importación de productos al granel. Ecuabulk dispone de un muelle donde se reciben naves de hasta 180 metros de eslora y 03 básculas para pesaje camiones. Da servicios a naves con calado más alto de 7,20 metros para la exportación/importación de productos al granel y multipropósito como además el almacenamiento de graneles industriales y cargas siderúrgicas (Ecuabulk, s.f.).

Estadísticas Portuarias

Tonelaje de carga por tipo del Acumulado enero-diciembre 2019.

Tabla 1: tonelaje de carga por tipo del acumulado

Tipo de carga	Importación	Exportación	Total
1 Carga General	913.467,97	254.291,77	1.167.759,74
2 Carga Graneles solidos	1.928.510,48	38.498,46	1.967.008,94
3 Carga contenerizada	1.839.645,2	3.516.722,16	5.356.367,43
Total	4.681.623,72	3.809.512,39	8.491.136,11

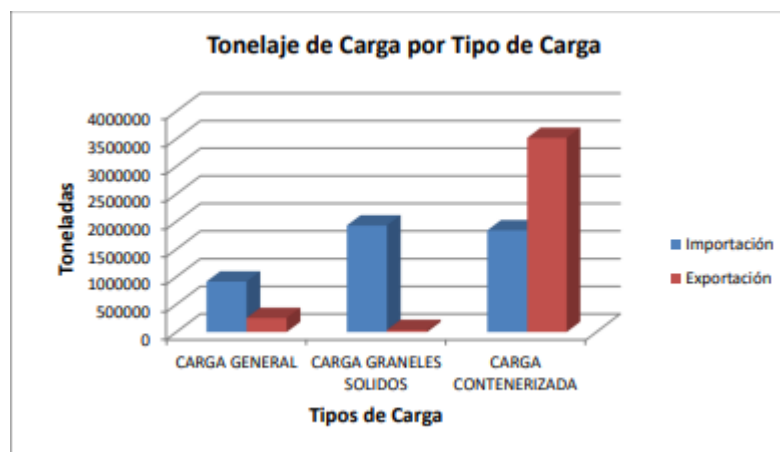


Figura 1 Tonelaje de Carga por tipo de carga

Tonelaje de carga por tipo del Acumulado enero-diciembre 2021.

Tabla 2: Tonelaje de carga por tipo

Tipo de carga	Importación	Exportación	Total
1 Carga General	758.006,98	481.623 58	1.239.630,56
2 Carga			
Graneles	2.218.547.95	94.869.55	2.313.417.50
solidos			
3 Carga			
contenerizada	1.692.672,35	3.683.871,49	5.376.543,84
Total	4.669.227.28	4.260.364.62	8.929.591.90

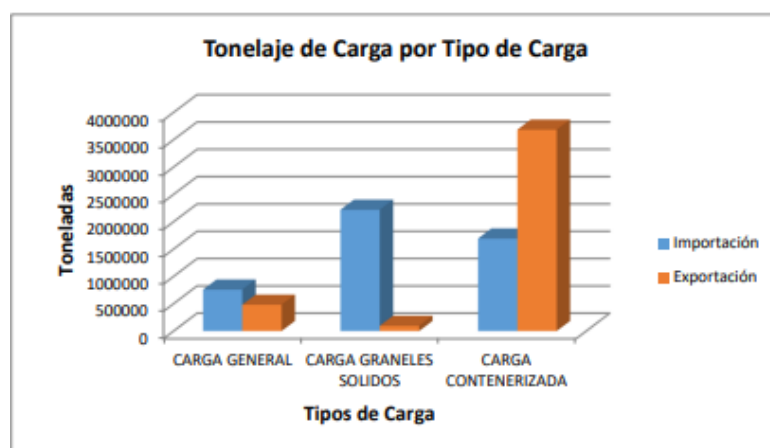


Figura 2 de carga por tipo de carga 2021

Este Análisis estadístico, nos indica que en el año 2019 el total de carga de importación que es 4.681.623.72 fue menor que el del año 2021 4.669.277,28 es decir entre el año 2019 y 2021 hubo una disminución del 0,26% en importaciones, en cambio el total de exportación del 2019 fue de 3.809.512.39 y del 2021 fue de 4.260.364.62, podemos deducir que hubo un aumento del 11,8% entre los dos años. El análisis es del total de importaciones y exportaciones asumiendo que se dividen por

el tipo de carga. Aquí nos podemos dar cuenta que el país en el tema de exportaciones según el tipo de carga logró recuperarse tras el sin número de factores que han afectado a el comercio internacional, pero por otro lado las importaciones han tenido una disminución.

Toneladas de Importación/Exportación de carga por Agencia. Acumulado enero-diciembre 2019.

Tabla 3 *Agencias Navieras*

	Agencias	Importación	Exportación
1	MAERSK DEL ECUADOR C.A	1.052.369.63	2.056.851.14
2	ANDINAVE S.A.	2.354.121,32	38.498,46
3	MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY	482.980.36	748.464.50
4	CITIKOLDS.A.	103 571.35	298.551,13
5	AGENCIA MARITIMA GLOBAL MARGLOBAL S.A.	49.367.62	293.791.25
6	REPRESENTACIONES MARITIMAS DEL ECUADOR S.A. – REMAR	233.137.60	1.789.70
7	CMA-CGM ECUADOR SA.	67.357,40	146.869,33
8	MARITIMA ECUATORIANA MARSEC S.A	24.691.69	179.596.55
9	ANDITRADE S.A.	112.614,95	0
10	BLUESHIPPING AGENCY S.A.	27.208,38	13.073,19
11	KING OCEAN ECUADOR KINGOCEAN S.A.	14.773,44	19.452.77

12	TAS AGENCIA TECNICO MARITIMA CLA.LTDA.	29.991,53	101,00
13	BBCECUADOR ANDINO C. LTDA	24.081,18	627,55
14	AGENCIA DEL PACIFICO DELPAC S.A.	16.868,45	0,00
15	NAVIERA DE SERVICIOS MARITIMOS NAVESMAR S.A.	10.733,81	0
16	Otros	3.657,94	20,28
Total		4.607.526,65	3.797.686,85

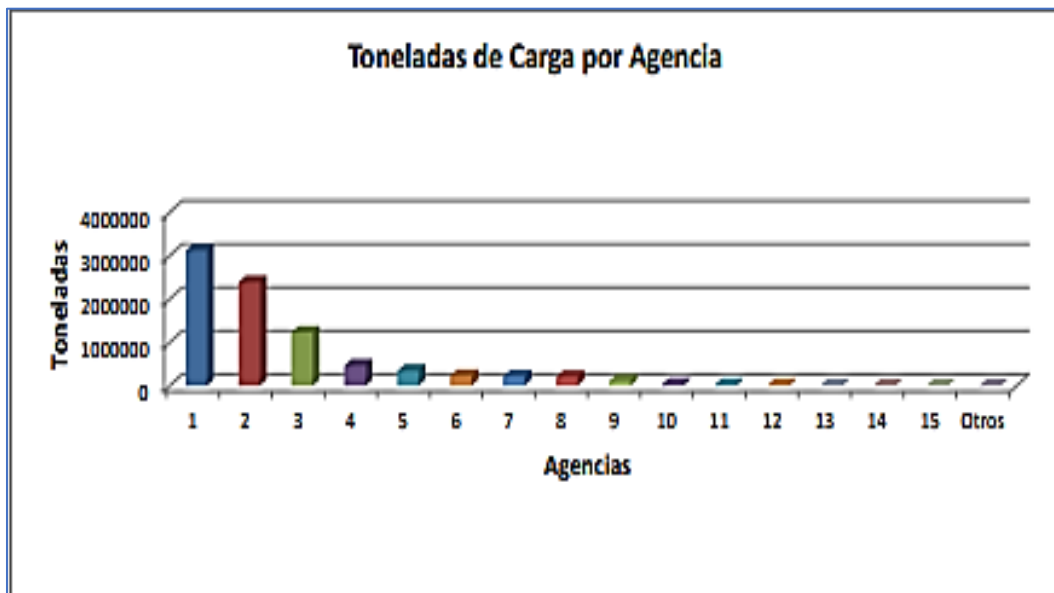


Figura 3 toneladas de carga por agencia 2019

Toneladas de Importación/Exportación de carga por Agencia. Acumulado Enero-diciembre 2021.

Tabla 4 Agencia Navieras

	Agencias	Importación	Exportación
1	MAERSK DEL ECUADOR C.A	1.141.163,88	2.056.851,14
2	ANDINAVE S.A.	2.579.821,28	38.498,46
3	MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY	341.590,90	748.464,50
4	CITIKOLDS.A.	79.907,61	298.551,13
5	AGENCIA MARITIMA GLOBAL MARGLOBAL S.A.	31.847,76	293.791,25
6	REPRESENTACIONES MARITIMAS DEL ECUADOR S.A. - REMAR	226.362,74	1.789,70
8	MARITIMA ECUATORIANA MARSEC S.A	7.013,43	179.596,55
9	BLUESHIPPING AGENCY S.A.	0,00	13.073,19
10	KING OCEAN ECUADOR KINGOCEAN S.A.	10.188,26	19.452,77
11	ANDITRADE S.A.	3.671,99	101,00
12	BBCECUADOR ANDINO C. LTDA	7.401,26	627,55
13	Otros	2.273,20	20,28
	Total	4.607.526,65	3.797.686,85



Figura 4 Tonelaje de carga por Agencia

La empresa MAERSK DEL ECUADOR C.A. importó en el año 2019 1052369,63 y exportó 2056851,14 en el año 2021 importó 1141163,88 y exportó 2301232,17. En importación aumento un 8.43% en exportación aumentó 11,88%. La empresa ANDINAVE S.A. importó en el año 2019 2354121,32 y exportó 38498,46 en el año 2021 importó 2579821,28 y exportó 109988,15. En importación aumentó 9.58% en exportación aumentó un 185%. Con los porcentajes sacados y los datos analizados nos podemos dar cuenta que las exportaciones del Cantón Guayaquil se recuperaron a gran medida en el año 2021 y lo que va del 2022.

Contenedores de 20´ 40´ Importación / Exportación Llenos/Vacíos. Acumulado Enero-diciembre 2019

	CONTENEDORES				TOTAL CONTENEDORES	TEUS
	20		40			
	Llenos	Vacíos	Llenos	Vacíos		
IMPORTACION	28.681	658	68.403	138.143	235.885	442.431
EXPORTACION	9.645	18.571	145.368	31.284	204.868	381.520
TOTAL	38.326	19.229	213.771	169.427	440.753	823.951

	CONTENEDORES 20'	CONTENEDORES 40'	TOTAL CONTENEDORES	TEUS
LLENOS	38.326	213.771	252.097	465.868
VACIOS	19.229	169.427	188.656	358.083
TOTAL	57.555	383.198	440.753	823.951

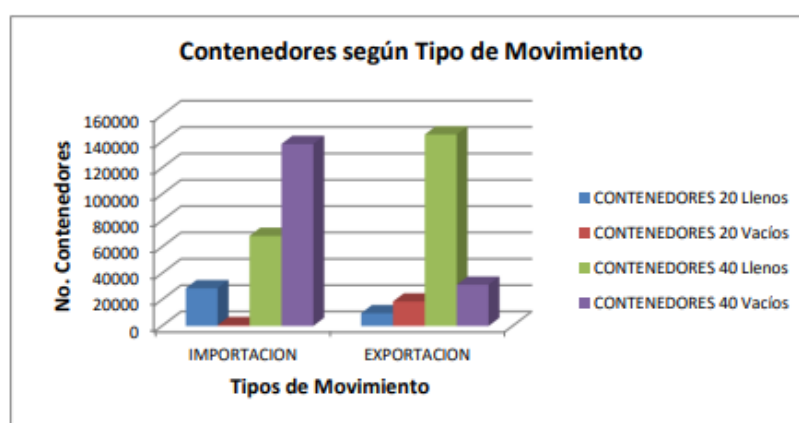


Figura 5 Contenedores según tipo de movimiento 2019

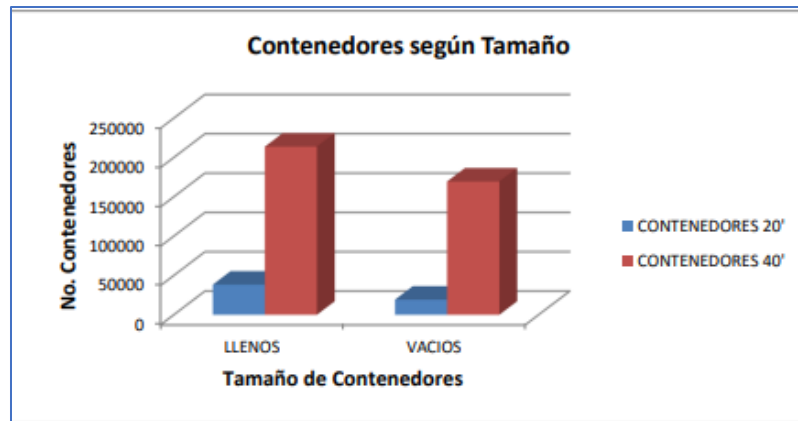


Figura 6 Contenedores según tipo de movimiento 2021

Resumen Estadístico Acumulado enero-diciembre 2019

Mes	Buques Arribados				Horas Muelles APG	Ton.Carga Movilizada	Num.Cont.Moviliz.		Promedios		
	Muelles APG	Privados	Fondeadero	Cabotaje			20'	40'	Hora/Buq	Ton/Buq	Cont/Buq
ENERO	72	94	0	85	2.727,41	665.529,59	3.326	30.255	37,53	9.243,47	658,45
FEBRERO	62	104	2	76	2.279,42	668.835,48	3.323	29.847	36,46	10.787,67	753,86
MARZO	78	95	0	60	3.294,00	807.253,80	4.106	38.435	42,14	10.349,41	773,47
ABRIL	62	91	0	81	2.307,16	690.896,08	4.117	29.432	37,13	11.143,49	698,94
MAYO	79	84	0	73	2.662,53	781.961,15	6.186	32.949	33,42	9.898,24	752,60
JUNIO	65	84	0	69	2.231,58	662.280,83	4.545	34.147	34,20	10.188,94	773,84
JULIO	62	78	0	69	2.119,14	692.667,33	4.747	28.461	34,11	11.172,05	754,73
AGOSTO	63	89	0	71	2.123,39	727.533,45	6.290	32.596	33,43	11.548,15	864,13
SEPTIEMBRE	62	76	0	77	2.118,06	678.995,24	5.729	36.919	34,10	10.951,54	991,81
OCTUBRE	63	83	0	80	2.381,58	751.003,33	4.174	25.456	37,49	11.920,69	705,48
NOVIEMBRE	70	104	0	60	2.448,53	729.113,97	6.136	31.710	34,59	10.415,91	805,23
DICIEMBRE	66	93	1	67	2.389,17	635.065,86	4.876	32.991	36,12	9.622,21	805,68
TOTALES	804	1.075	3	868	29.084,37	8.491.136,11	57.555	383.198	36,10	10.561,11	775,97

Figura 7 Resumen estadística acumulado enero-diciembre 2019

Resumen Estadístico Acumulado enero-diciembre 2021

Mes	Buques Arribados				Horas Muelles APG	Ton.Carga Movilizada	Num.Cont.Moviliz.		Promedios		
	Muelles APG	Privados	Fondeadero	Cabotaje			20'	40'	Hora/Buq	Ton/Buq	Cont/Buq
ENERO	90	67	0	76	3.335,40	775.269,16	4.640	38.457	37,04	8.614,10	897,85
FEBRERO	78	66	0	66	3.172,25	775.674,86	4.192	34.516	40,40	9.944,55	900,19
MARZO	74	76	0	71	2.361,08	862.643,94	3.745	32.646	31,54	11.657,35	933,10
ABRIL	73	69	0	71	2.141,10	772.535,22	4.310	31.893	29,20	10.582,67	928,28
MAYO	70	63	0	63	1.992,35	757.441,97	3.806	29.311	28,28	10.820,60	807,73
JUNIO	67	53	0	69	1.544,31	636.663,11	3.727	29.033	23,03	9.502,43	963,53
JULIO	76	61	0	66	1.787,51	687.528,58	3.829	26.489	23,31	9.046,43	673,73
AGOSTO	88	66	1	64	2.342,15	790.371,77	5.360	32.597	26,37	8.981,50	774,63
SEPTIEMBRE	71	54	1	65	1.680,20	653.938,51	3.832	28.633	23,40	9.210,40	811,63
OCTUBRE	86	69	0	77	1.901,37	745.233,60	3.317	34.733	22,07	8.665,51	792,71
NOVIEMBRE	85	53	0	63	2.468,12	781.042,19	3.540	29.240	29,02	9.188,73	762,33
DICIEMBRE	86	66	0	57	2.422,42	691.248,99	4.090	35.752	28,10	8.037,78	765,19
TOTALES	944	763	2	808	27.150,26	8.929.591,90	48.388	383.300	28,46	9.459,31	828,58

Figura 8 Resumen estadística acumulado enero-diciembre 2021

Estas tablas del acumulado del 2019 y 2021 se observa que no hay mucha variación entre estos dos años como se observa en los buques arribados en el muelle

APG con un total de 944 en el 2021 y el mes con mayor frecuencia fue enero, en el 2019 con 804 y el mes que con mayor frecuencia fue mayo.

Situación actual del alto costo de los fletes marítimos

Rutas comerciales

Actualmente el comercio internacional viene marcado por consecutivos adelantos en las telecomunicaciones y el transporte, como la optimización del recorrido por carretera dicho antes. En las últimas décadas se fueron equilibrando las transacciones norte-sur. Las naciones en vías de desarrollo cuyas economías permanecen fundamentadas primordialmente en la exportación de materias primas prestan mucha atención al desarrollo de sus infraestructuras de transporte y comerciales.

El transporte de mercancías se puede hacer por diferentes vías, de entre ellas, destaca sobre lo demás la marítima, ya que es la más adecuada para movimientos intercontinentales. La vía aérea sólo se usa a pequeña escala, para pequeños volúmenes de mercancías de enorme costo. Tanto el transporte ferroviario como viario se usan sólo en enorme medida en términos nacionales o continentales (Gracia, 2022).

De dichos corredores debemos prestar atención a 3 aspectos que se transforman en cuellos de botella en el volumen comercial presente.

Canal de Panamá.

Se trata del punto más restrictivo y difícil de los 3, posibilita juntar el Mar Atlántico y el Pacífico por medio de un juego de esclusas. El problema viene dado en que tan solo tienen la posibilidad de transitarlo barcos de 15 metros de calado, lo cual limita de enorme manera el número de buques que tienen la posibilidad de atravesarlo.

Las rutas alternativas podrían ser las que transitan por medio de los cabos de hornos (Chile) y Buena Esperanza (Sudáfrica), empero el problema es que se

incrementa de manera considerable la distancia, y por consiguiente los gastos. Pese a las obras de ampliación que concluyeron hace pocos años, la medida cada vez más grande de los buques provoca que esta ampliación rápido quede anticuada (Gracia, 2022).

Canal de Suez.

Está en territorio egipcio, hablamos de una vía artificial de navegación que junta el Océano Mediterráneo con el Océano Rojo. A diferencia del Canal de Panamá no requiere esclusas ya que la elevación entre sendos océanos es muy semejante. Los buques que tienen la posibilidad de transitar por él requieren un calado de hasta 16,4 metros. Al problema intrínseco de la limitación de barcos de enorme tamaño se incorpora otro de trascendencia estratégica en el área. Para entrar al océano rojo los buques navegan alrededor de costa de Somalia, en donde los últimos años hemos observamos una gigantesca inestabilidad política y que se ha catalogado como un Estado fallido, en el cual el poder gubernamental de la ciudad más importante no sobrepasa los pocos kilómetros a la redonda de Mogadiscio.

Gobernados por señores de la guerra y que en muchas situaciones hicieron de la piratería en el océano negro una fuente nada desdeñable de ingresos. Diversos territorios con la Alianza Europea a la cabeza han desplegado la Operación Atalanta, con el envío de fuerzas navales para defender el negocio del área. Pese a que se ha asegurado el área. El negocio por el océano rojo sigue sufriendo ataques a causa de los piratas somalíes. Su elección podría ser por medio del Cabo de Buena Esperanza (Sudáfrica), incrementando de manera considerable la distancia a recorrer, y elevando con ello los costes (Gracia, 2022).

Estrecho de Malaca.

Estrecho ubicado entre la península de Malasia y la isla de Sumatra, de paso obligado todos los barcos provenientes de China. El problema del estrecho actualmente radica en la enorme proporción de barcos que lo circulan y no tanto en el calado primordial. En lo que los demás canales tienen alternativas más o menos viables, el estrecho de Malaca no tiene ni una (Gracia, 2022).

Factores que intervienen en los precios del Transporte Marítimo Internacional De Contenedores

Flujos de Comercio.

Los flujos comerciales en contenedores se encuentran con limitación de la capacidad de la oferta, como la capacidad de transporte de buques porta contenedores, la escasez de los contenedores, mano de obra y unas continuas restricciones debido al covid-19.

El aumento de las tarifas de los fletes de los contenedores incrementara los costos de producción, lo que puede incrementar los precios al consumidor y desacelerar las economías en los PEID y PMA (RMT UNCTAD, 2021).

Estructura de los costos.

El coste de un flete marítimo se conforma por los siguientes rubros:

- Tarifa Básica. - Costo específico de transporte para un producto.
- Recargos. Estos valores se aplican directamente a la tarifa básica
- El recargo por combustible. Recargos que se dan principalmente por fluctuaciones en la cotización internacional del petróleo.

- El recargo por ajuste monetario. – Costo que se aplica cuando la transacción es en una moneda diferente a la local.

- Los gastos de terminal. – Valor que es fijado por el uso de un contenedor, usualmente se lo reconoce como un recargo al flete marítimo (Mondragon, 2018).

Negociación.

Los principales objetivos de una naviera son el proporcionar transporte de contenedores por medio de redes de envío internacional que combina operaciones intermodales, también ayudan a que los clientes tales como los exportadores puedan negociar de una manera más eficiente en el mercado global ya que este es complejo y cambiante (RM-Forwarding, 2021).

Principales Factores que intervienen en el aumento del costo de los fletes

La escasez de los fletes antes de la pandemia.

Una vez que arribó la enfermedad pandémica, se agudizó la escasez de contenedores ya que existe. La enfermedad pandémica ralentizó extremadamente la producción de nuevos contenedores. La producción mundial de contenedores cayó un 40% en la primera mitad de 2020 comparativamente con el mismo lapso en 2019 debido al covid-19. Además de esto, las operaciones portuarias se movieron más poco a poco a lo largo de la enfermedad pandémica ya que menos personas podían laborar en los puertos simultáneamente (ALAIRE, 2021).

El problema es un fenómeno universal, que se da en especial en toda la llamada costa oeste del conjunto de naciones americano. En particular con territorios como México, Colombia, Perú, Ecuador y Chile quienes padecen los más grandes

sobrepuestos gracias a su lejanía. Muchas veces un contenedor queda en el puerto de origen sin poder embarcar (ALAIRES, 2021).

Y en los transbordos, una vez que la nave hace escala en cualquier territorio, aquel contenedor es bajado de la nave. De allí pasan 2 a 3 semanas hasta que vuelve a subirse a otra para seguir su rumbo. Además, con crisis de Suez –tras el bloqueo de esta fundamental vía a lo largo de 7 días por el buque Ever Given– se causó todavía más incertidumbre en el ambiente logístico y de la importación. Cada complicación operativa implica un impacto en los costos de los fletes. Ejemplificando, el evento del Canal de Suez acarreó con su llegada pérdidas millonarias y sobrecostos que van a ser trasladados a los clientes. Debido a lo cual, a medida que un contenedor Lima-Shangái de 20 y 40 pies de carga general está entre US\$ 550 y US\$ 650 respectivamente. Un flete de importaciones a partir de China hacia Perú está en el rango de US\$ 7.500 a US\$ 8.000 (ALAIRES, 2021).

Afectación de la economía ecuatoriana en la crisis de los fletes marítimos.

La crisis logística mundial ha impactado de manera significativa al Ecuador. El aumento en la demanda mundial de contenedores para el negocio empujó el precio de los fletes al alza, el desabastecimiento de materias primas y un crecimiento en los costos al consumidor (Vasconez, 2022).

Ecuador perdió la posibilidad de exportar \$ 797 millones en todo 2021 como resultado del crecimiento de costos en los fletes marítimos, de acuerdo con la Federación Ecuatoriana de Exportadores (Fedexpor). El gremio detalla que el área acuícola y de pesca ha sido el que registró una más grande pérdida potencial de envíos con \$ 410 millones, seguido del agroalimentario y agroindustrial con \$ 210 millones

y de manufacturas con \$ 125 millones. Fedexpor explica que, para sectores que comercian hacia China, el crecimiento del precio del flete marítimo les resta competitividad y colaboración en aquel mercado, o de la misma forma, limita el crecimiento de las exportaciones como Al cierre del 2021, el sector camaronero exportó \$ 5.323 millones, concentrando, de esta manera, el 37 % de la participación en las exportaciones no petrolera no mineras del país.

Por su parte, el sector bananero explica que su baja de exportaciones se dio, también, por el incremento en los fletes navieros que afectó la colocación de fruta spot (UNIVERSO, 2021).

Capítulo III Marco Metodológico

Tipo de Investigación/Enfoque

Esta investigación se realiza con un método cuantitativo que permite recoger y procesar datos numéricos sobre variables determinadas para obtener un resultado que se muestra en un informe final. (Sarduy, 2007). El tipo de investigación es descriptiva, que proporciona información para futuras investigaciones o incluso para desarrollar hipótesis del objeto de investigación. Este estudio se basa en el análisis del aumento de los costos de los fletes marítimos, siendo que este factor.

Técnicas e Instrumentos

Se utilizará la búsqueda y selección de información teórica y estadística relacionada con el tema de investigación que aporte la información sobre el aumento de los fletes marítimos.

Encuesta

Es una técnica que permite obtener información de manera directa, donde el entrevistado responde un formato de preguntas previamente diseñadas de acuerdo a los intereses de la investigación (Bernal, 2010). En el presente estudio se aplicó con la finalidad de determinar cómo y de qué manera afectan los costos de los fletes las exportaciones realizadas por las empresas desde Guayaquil.

Población

Seleccionar a un conjunto de individuos, los cuales poseen propiedades usuales con el objetivo de poder estudiarlos y lograr tener conclusiones concretas que logren usar para obtener buenos resultados en la indagación. Hay diversos tipos de población una de ellas es la población finita y aleatoria simple. Por consiguiente, se establece

como población referida a esta indagación: las empresas exportadoras inscritas legalmente en el cantón de Guayaquil.

Muestra

Las muestras estadísticas sirven como un proceso analítico por medio del cual, con datos parciales sin embargo significativos, se puede obtener una población de estadísticas sobre el fenómeno que estamos estudiando. Este total se llama población o población estadística. Tenemos la posibilidad de mencionar que para el muestreo estadístico se escoge una sección poblacional, no el todo, por sus propiedades usuales, sean las que sean, tienen la posibilidad de representarla. En este caso se han elegidos 40 empresas exportadoras en las cuales nos brindara su opinión en la encuesta estructurada.

Validez y Confiabilidad

De acuerdo a lo que nos dice Hernández et al. (2014) la validez de un instrumento de medición nos indica el grado de precisión que se tiene para medir la variable que se desea estudiar, manteniendo la coherencia ya que si el objetivo es medir un rendimiento bursátil se debe realizar y no obtener por resultado la medición de una imagen, mientras que la confiabilidad se suma a las características que requiere el instrumento, indicándonos que la validez y la confiabilidad debe ser probada. La confiabilidad indica que, si el instrumento se utiliza con los mismos objetos y personas, debe presentar los mismos resultados.

Plan para recolección de información

Se obtendrá la información de fuente primaria como artículos científicos, documental y secundaria con interpretaciones y análisis sobre la información recolectada.

Plan de Procesamiento de Información

Se recopilará los datos estadísticos de las diferentes fuentes oficiales, se utilizará la estadística descriptiva, se establecerá las relaciones porcentuales que permitan conocer el posicionamiento del aumento de los costos de los fletes marítimos, dentro del cantón de Guayaquil. A los datos obtenidos, se les realizará una valoración.

Capítulo IV Análisis de resultados

La encuesta dirigida a exportadores del cantón de Guayaquil con el objetivo de determinar cómo y en qué medida afecta los altos costos de los fletes en las exportaciones del cantón Guayaquil. Para ello, se llevó a cabo dicha encuesta a partir del 15 al 22 de agosto del presente año 2022. Se procedió a realizar las encuestas a 40 empresas exportadoras quienes personal del área de exportación 40 personas contestaron, pertenecientes al cantón de Guayaquil, empresas grandes, medianas, microempresas y pequeñas, dieron a conocer su punto de vista a través de la encuesta. Luego, se realizó la exploración de los datos para exponer los resultados logrados, por medio de la estadística descriptiva, con el objeto de acomodar y resumirlos. La presentación de los resultados, se la realizó de forma gráfica para poder hacer una mejor comprensión. Finalmente, la interpretación de los resultados, se lo realizará por medio de una síntesis.

Objetivo: Determinar cómo y en qué medida afecta los altos costos de los fletes en las exportaciones del cantón Guayaquil.

Tamaño de la empresa

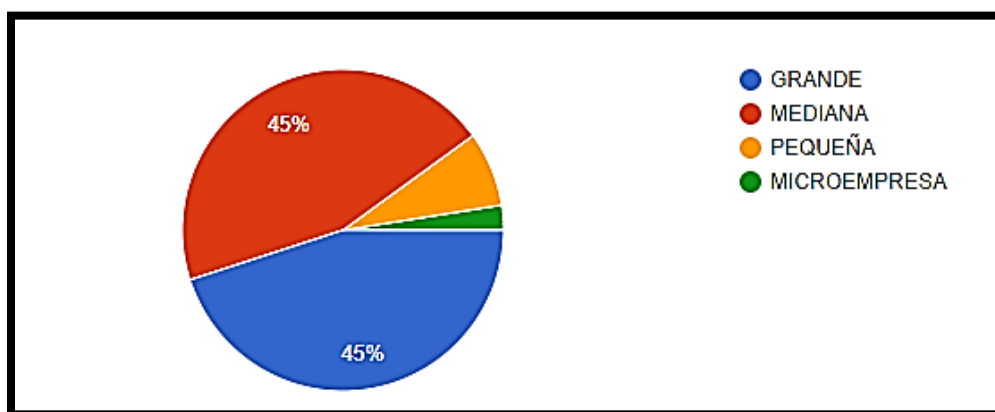


Figura 9 Tamaño de la empresa

Interpretación: Las empresas encuestadas fueron en su mayoría grandes con 45% y medianas con un 45% y en menor porcentaje y pequeñas con un 7,5% y las microempresas con 2,5.

¿Que tipo de productos ofrece su empresa?

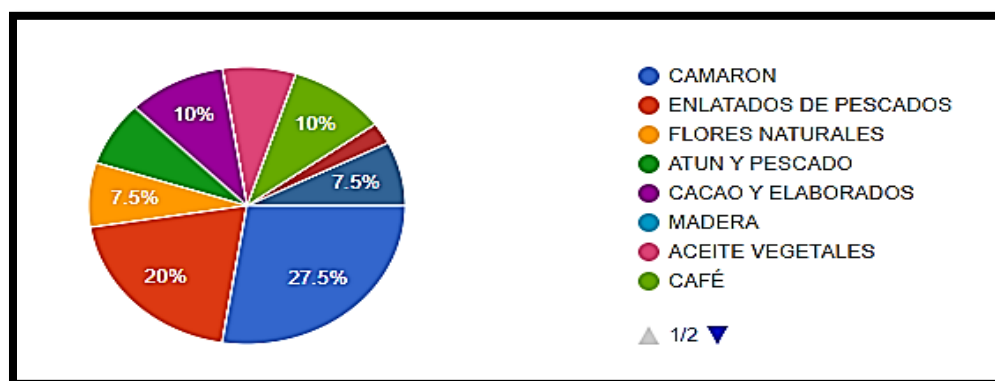


Figura 10 productos ofertados

Interpretación

Según la encuesta los productos que ofrecen las empresas exportadoras son camarón con 27.5%, enlatados de pescados con 20%, café y cacao y laborados con 10%, flores naturales con 7,5%, otros con 7,5%, atún y pescado con 7,5% y enlatados de pescado con 2,5%. Como se puede observar, la mayoría de las exportaciones se concentra en la producción de camarón.

¿Los productos ofertados por su empresa, se destina a la exportación?

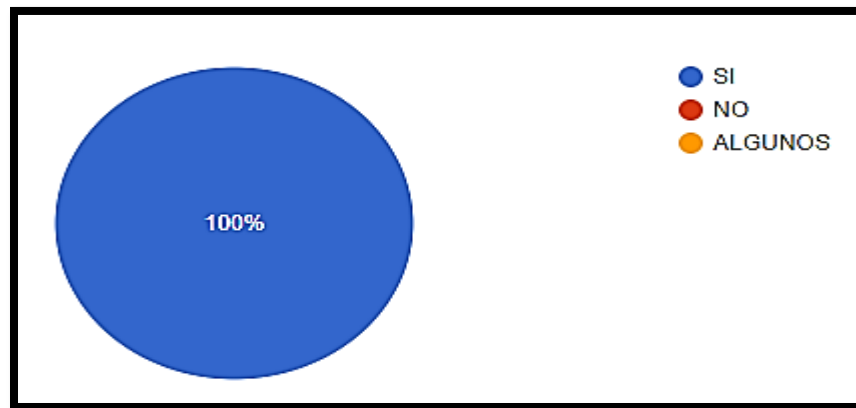


Figura 11 Destinados a la exportacion

Interpretación

Todas las empresas encuestadas se dedican a la exportación

¿Cuáles son los meses con mayor exportación?

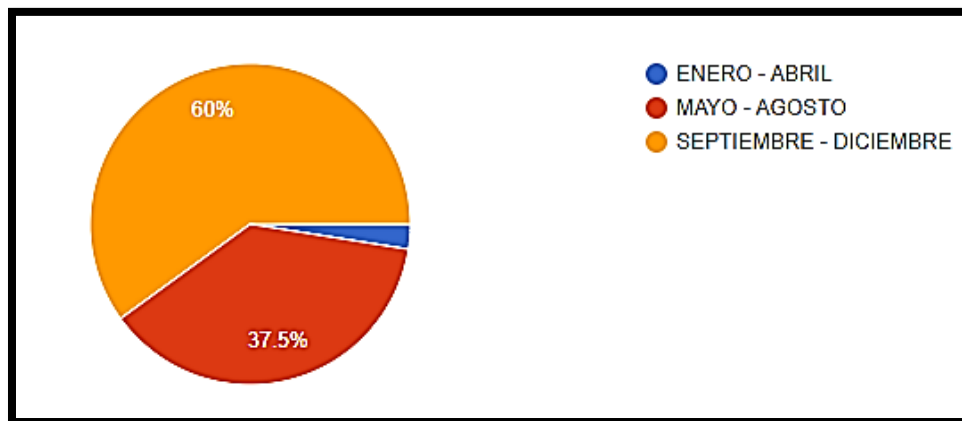


Figura 12 Mese con Mayor Exportacion

Interpretación

Se exporta con mayor frecuencia entre los meses de septiembre a diciembre con 60%, con un 37,5% en mayo-agosto y por ultimo de enero a abril.

¿Ha enfrentado problemas de abastecimiento de materia prima en los últimos meses?

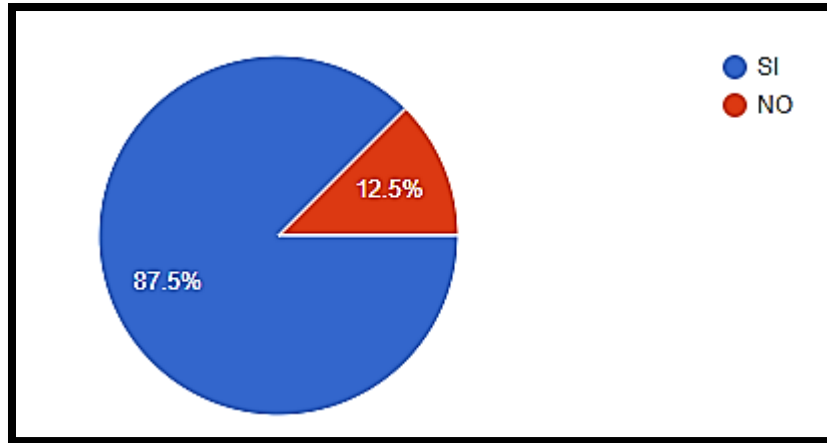


Figura 13 Problemas de Abastecimiento

Interpretación

La mayoría de empresas con un porcentaje de 87,5 han presentado problemas de abastecimiento y un 12,5% no han tenido este inconveniente.

¿Ha visto un incremento en sus costos de operación relacionados a los fletes marítimos en los últimos dos años?

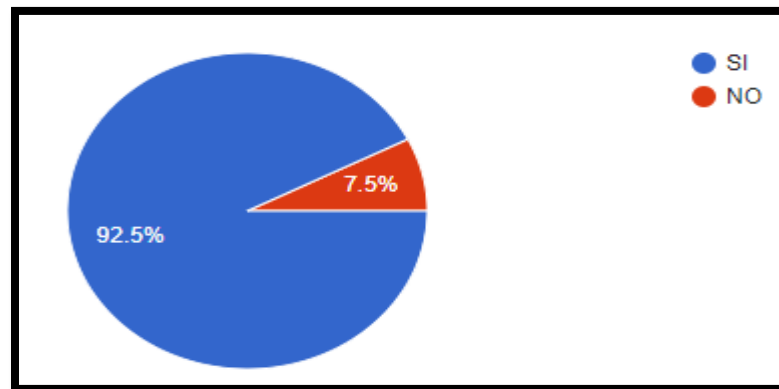


Gráfico 14 Aumento de costos de operación

Interpretación

El 92,5% de las empresas han enfrentado un incremento en los costos de operación relacionados a los fletes marítimos en los últimos dos años y un 7,5% no ha presentado esto.

¿De cuánto ha sido el incremento, comparado con lo que era previo a la pandemia?

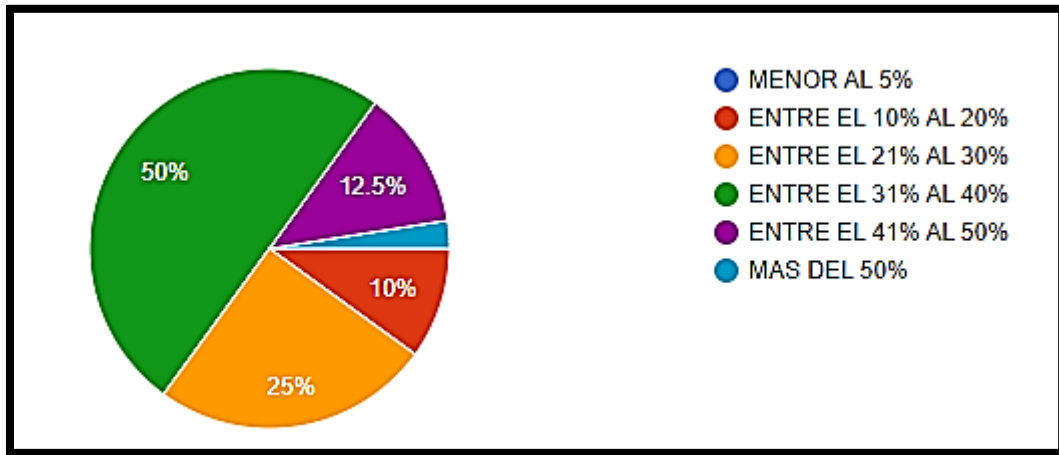


Figura 15 Incremento previo Pandemia COVID-19

Interpretación

A raíz de la pandemia infieren un 50% de las empresas que el incremento de los precios ha sido entre el 31% al 40%, un 25% dice que ha sido entre el 21% al 30%, otro 12,5% entre el 41% al 50%, el 10% de los exportadores dice que entre el 10% al 20% y un 2,5% menciona que más del 50%.

¿Cuánto de este incremento del costo de los fletes marítimos ha traspasado a las ofertas de productos y/o servicio a los precios finales al consumidor?

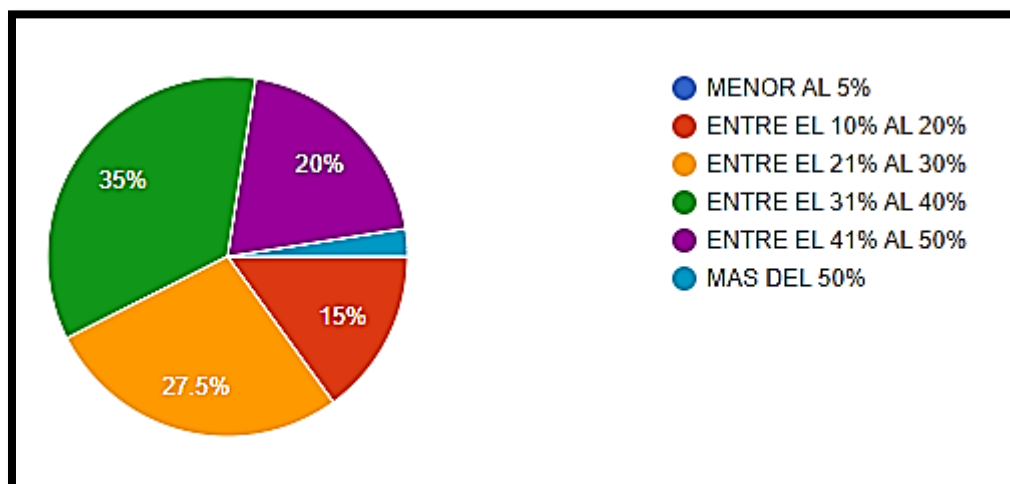


Figura 16 Aumento de precios al consumidor

Interpretación

Un 35% de las empresas afirman que el incremento de los costos de los fletes marítimos ha traspasado a las ofertas de productos a los precios finales entre el 31% al 40%, el 27% dice que ha sido entre el 21% al 30%, otro 20% dice que entre el 41% al 50%, el 15% de los exportadores contestaron que entre el 10% al 20% y un 2,5% menciona que más del 50%.

¿De qué manera estos factores, y en qué medida, están afectando sus costos o niveles de exportación?

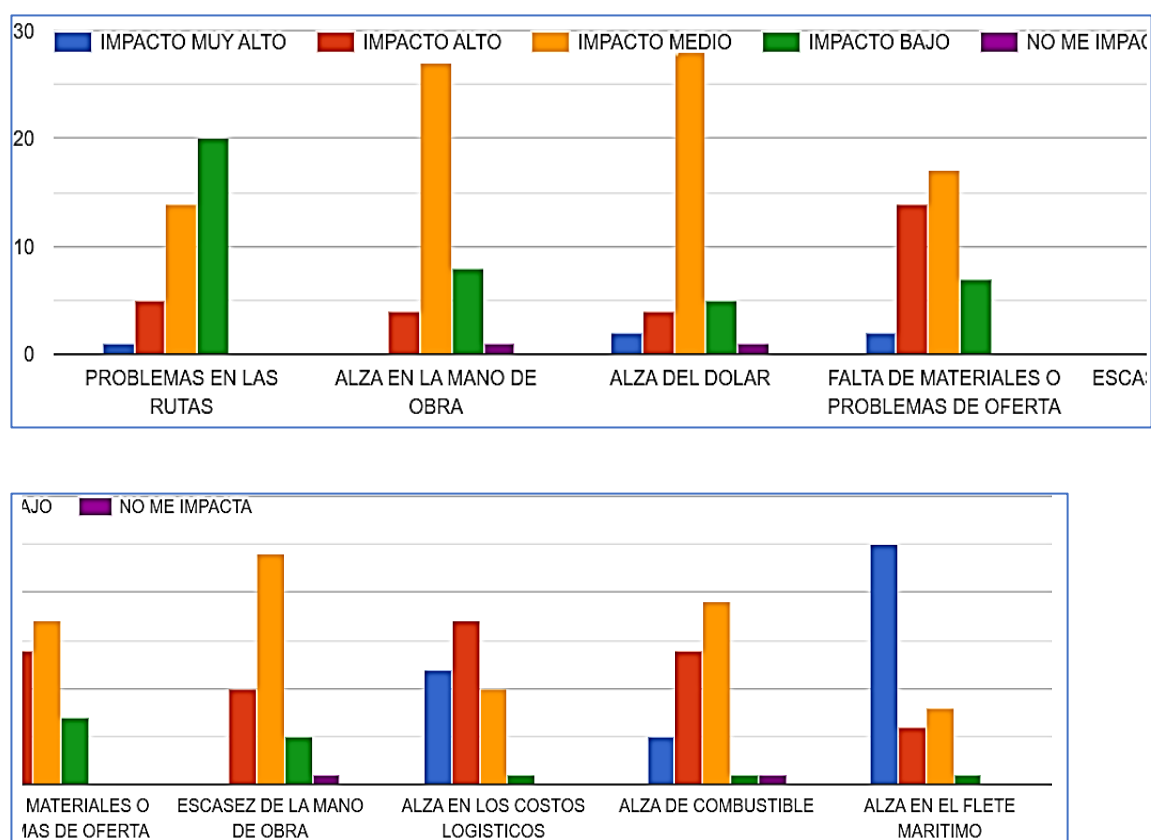


Figura 17 Factores que afectan costos de fletes en la exportación

Interpretación

Según las empresas encuestadas mencionan que el problema en las rutas tiene un impacto bajo en los costos o niveles de abastecimiento, la alza en la mano de obra

tiene un impacto medio al igual que el alza del dólar, con mayor respuesta dicen que tiene un impacto medio la falta de materiales o problemas de ofertas, pero otro porcentaje también menciona que tienen un impacto alto, la escasez de la mano de obra la mayoría de exportadores consideran que tiene un impacto medio por otro lado el alza en los costos logísticos consideran que tienen un impacto alto, el alza de combustible un impacto medio y por ultimo al alza en el flete marítimo con gran diferencia se deduce que tiene un impacto alto.

Elija dos principales preocupaciones que afectaría la exportación de sus productos y/o servicios

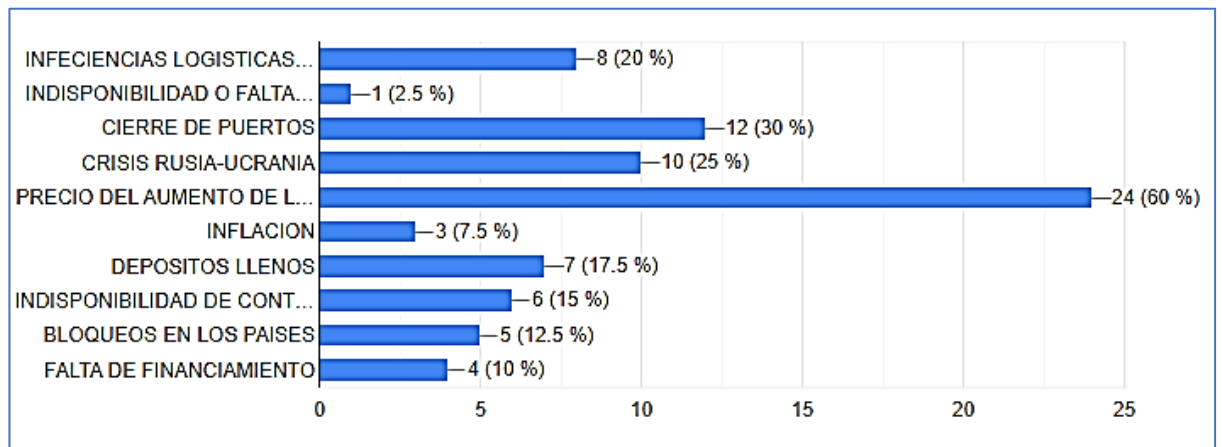


Figura 18 Preocupaciones que afectan a los exportadores

Discusión e interpretación de resultados

Los resultados señalan que dos de las principales preocupaciones expresadas por los encuestados indican que puede afectar a la exportación de sus productos el aumento del precio de los fletes marítimos con un 60% y el cierre de puertos con 30%.

Según los resultados de encuesta realizada a empresas exportadoras en la ciudad de Guayaquil, se determinó que los meses con mayor frecuencia de fletes a través de las exportaciones son septiembre a diciembre, que en su mayoría se han enfrentado a problema de abastecimiento de materia prima en los últimos envíos

durante este año 2022. Esta información es coherente con lo señalado por RMT UNCTAD (2021), con respecto a las limitaciones de la capacidad de la oferta, es decir, la capacidad de transporte en buques, la escases de contenedores, mano de obra, entre otras dimensiones que incluyen el abastecimiento de materia prima, dado que, a falta de materia prima se agota también la producción de mercancías destinadas a la distribución, bien sea local, nacional o internacional.

Por otra parte, se determinó que efectivamente los altos costos de fletes en exportaciones se ven afectados por factores como el alza de precios en la oferta y la demanda en base a los precios de los productos, cuestión que fue expresada por los encuestados al mencionar que los costos de los fletes marítimos han traspasado a las ofertas de productos sobre los precios finales. Este resultado coincide con lo expresado en EvaluandoSoftward (2022), en cuanto los tipos de cadenas lógicas, que aborda diferentes componentes vinculados a la distribución a través de suministros extendidos, que incluyen proveedores, consumidores, flujos sobre los productos, servicios, finanzas, canales de distribución, comercialización, entre otros procesos incorporados en la exportación de mercancías mediante las exportaciones marítimas, por tanto, es necesario analizar la oferta y la demanda en la participación coordinada con el transporte y formas

También se dice que han presentado un incremento de los costos entre el 31% al 40% pero así mismo se pudo observar que este incremento ha traspasado a los precios finales del consumidor entre el 31% al 40%. De acuerdo con ello, se interpreta que las empresas han tratado de manejar el alto costo de los fletes marítimos para que no afecten a sus consumidores y así poder mantener la competitividad con otras empresas, de igual manera se analizó cuánto impacta los diferentes factores directamente a la cadena de suministro en las empresas obteniendo cómo repuesta que

los factores que más afecta es los costos es el alza en gastos logísticos, combustible y fletes marítimos. Este dato es congruente con lo mencionado por Estatún (2021), en relación a los costos de la cadena de suministro, mismos que deben partir de una planificación abordando un plan de financiamiento viable y factible para cubrir las actividades operativas y de costos en conformidad con el proceso logístico o cadena de valor.

En este sentido, las empresas han tratado de manejar el alto costo de los fletes marítimos para que no afecten a sus consumidores y así poder mantener la competitividad con otras empresas, de igual manera se analizó el impacto de diferentes factores implicados en la cadena de suministro de las empresas obteniendo cómo repuesta que los que más afecta es el alza de los costos logísticos, combustible y fletes marítimos.

En síntesis, las irregularidades que se representan alrededor del mundo en el comercio exterior como el aumento de los precios de los fletes marítimos presentan consecuencias en las empresas, pero así mismo cada empresa a pesar de no estar capacitada para los problemas que se puedan presentar a lo largo de los años tiene que buscar la manera de salvar el servicio final o del consumidor.

Alternativa de solución - fundamentación

En base a que las normas internacionales de comercialización se adhieren estrictamente a canales legales que permiten la implementación de estrategias corporativas orientadas a la distribución y exportación de mercancía por vía marítima, es importante considerar los siguientes fundamentos:

De acuerdo con lo estipulado en la Constitución de la República del Ecuador (2008), en el artículo 261 núm. 5, referido a las políticas económicas, impuestos, tasas

arancelarias, comercio exterior y deuda. Igualmente, el artículo 304, consagra políticas que rigen el comercio internacional en razón de los siguientes objetivos:

- Fortalecer el mercado interno mediante estrategias de desarrollo fundamentadas en el Plan Nacional.
- Incrementar acciones estratégicas que contribuyan a concretar medidas económicas a nivel mundial
- Fortalecer y potenciar los mecanismos productivos a nivel nacional
- Impulsar la soberanía y reducir las desigualdades internas
- Impulsar el desarrollo económico a gran escala e impulsar el comercio justo
- Disminuir y erradicar prácticas monopolizadoras que afecten el mercado y especialmente al sector privado.

Por otra parte, el artículo 306 de la Constitución de la República del Ecuador (2008), establece que: “Se dará prioridad a las exportaciones que brinden más empleo y valor agregado al mismo tiempo que promuevan las exportaciones ambientalmente responsables... también se promoverá ingresos necesarios para el desarrollo y frenará las importaciones que afectan negativamente la producción nacional” (C.R.E. 2008).

Estos preceptos orientan a establecer propuestas que contribuyan a expandir la producción interna hacia mercados internacionales, de allí que, al establecer estrategias o políticas financieras y de comercialización a través de la exportación, también fomenta la producción de las empresas exportadoras, cuyos resultados y beneficios al desarrollo del país, se evidenciarán en los indicadores del PIB a nivel nacional. En este sentido, se propone la siguiente política administrativa a nivel de procesos aduaneros.

En cuanto a la normativa del Código de la Producción, Comercio e Inversiones (2010), el artículo 93, establece el impulso a la exportación como responsabilidad del Estado será promover la producción mediante el comercio y exportación, creando mecanismos que permitan la aplicación general de disposiciones el acceso a programas arancelarios, beneficios derivados de acuerdo comerciales regionales, bilaterales o multilaterales en la distribución de bienes y servicios, establecimiento de impuestos accesibles en el transporte de materia prima, entre otros factores que bien pueden ser mecanismos efectivos para disminuir el efecto negativo en el flete de mercancías implicado en la exportación de productos hacia otros países.

Por otro lado, en el Reglamento del Código Orgánico de Producción, Comercio e Inversiones (2011), el artículo 63 referido a la declaración aduanera, orienta a los efectos de plazos se debe tener en cuenta el manifiesto de la carga o declaración de aduana, por lo que es consistente con reestructurar la cantidad de requisitos que aumentan los costos de transporte y flete. En este sentido, el Estado ecuatoriano debe adoptar medidas legislativas que permitan subsanar el impacto negativo del alza de fletes y de este modo reducir los efectos en el desarrollo operativo de las empresas exportadoras y por ende en los consumidores. Por tal motivo se propone la exclusión de gastos por fletes sobre la importación de materia prima destinada a suministrar y abastecer a las empresas para la producción de bienes y servicios nacionales que posteriormente serán transformados y distribuidos a través de canales de comercialización y exportación hacia el extranjero.

Conclusiones

Una vez realizado el proceso de investigación, es pertinente establecer las principales conclusiones en razón a los objetivos específicos propuestos en el presente estudio, las cuales se describen a continuación.

Con relación al primer objetivo específico vinculado a identificar las razones del aumento de costos en los fletes marítimos, se realizó una revisión documental relacionada con el proceso y cadena logística que permitió comprender que los costos varían de acuerdo a la época y meses de producción de acuerdo a los diferentes rubros de exportación, donde se logró identificar que entre los rubros con mayor demanda para exportar es el camarón, el café, entre otros. De allí que los costos de transporte son variables en función de las vías utilizadas, siendo la vía marítima la más utilizada por las empresas exportadoras, por tanto, es esencial tener en cuenta el flujo comercial y la estructura de costos, tipo de contenedores, factibilidad de negociación, entre que contribuyen al alza de los costos en fletes.

En función del segundo objetivo específico, se realizó una encuesta a 40 empresarios en la ciudad de Guayaquil, de allí que se logró determinar que las exportaciones de mercancías desde este contexto son afectadas por los costos de combustible, problemas en las rutas de distribución, mano de obra, alza del dólar y las condiciones entre la oferta y la demanda. Por tanto, se determinó que el 35% de los empresarios afirmaron que los fletes marítimos supera la oferta en los productos finales, lo cual causa un impacto negativo al consumidor.

Sobre el tercer objetivo específico, se propone una posible solución para sobrellevar la variación de los costos de fletes, misma que se orientó a establecer políticas aduaneras excluyendo allí costos de importación en materia prima, la cual estará destinada a la producción nacional.

Recomendaciones

De acuerdo a las conclusiones antes descritas, es importante detallar ahora las recomendaciones que servirán para futuros estudios empíricos o referenciales como

punto de partida en diferentes contextos de desarrollo del comercio exterior. En este sentido, se detallan las siguientes:

- A los exportadores medir todos los niveles y recargos que son los factores que intervienen en ese costo, tales como; combustible, temporada, condiciones climáticas; relaciones comerciales; entre otros factores. Las líneas navieras deberían de prevenir futuros escenarios para establecer los niveles de los fletes marítimos que estén conforme con los precios del mercado local o internacional.
- A las autoridades aduaneras, realizar un análisis sobre la legislación reguladora de aranceles aduaneros sobre el costo de fletes, a los fines de excluir impuestos sujetos a las importaciones de materia prima como base elemental para la producción nacional. Por cuanto, los precios de los fletes además influyen, aunque no de manera directa por las tasas portuarias que se pague en cada terminal afectaría la salida de mercaderías a otros territorios para comercio internacional.
- A las autoridades del Estado, promover medidas y acciones estratégicas que fomenten efectivamente el desarrollo del comercio exterior, por lo tanto, se insta a tomar en cuenta la propuesta de posible solución al problema planteado.

Referencias

AFS. (2019, octubre 29). *AFS*. Retrieved from <https://www.afdsola.com/tipos-transporte-maritimo/#:~:text=mar%C3%ADtimo%20de%20mercanc%C3%ADas%3A-,Buques%20de%20carga,y%20descarga%20en%20los%20puertos.>

Alaire, G. (2021, mayo 10). *Los altos precios de los fletes podrían persistir en 2021.*

Retrieved from <https://grupoalaire.com/supply-chain/los-altos-precios-de-los-fletes-podrian-persistir-en-2021/>

Arracking. (2021, Julio 07). Retrieved from <https://www.ar-racking.com/es/actualidad/blog-soluciones-almacenaje/calidad-y-seguridad/cadena-de-suministro-o-supply-chain-que-es-y-caracteristicas>

Autoridad Portuaria de Guayaquil. (s.f.). Retrieved from

<http://www.puertodeguayaquil.gob.ec/historia-del-puerto/#:~:text=Inicialmente%20el%20puerto%20de%20Guayaquil,la%20cu al%20se%20encargaba%20del>

Autoridad Portuaria de Guayaquil. (s.f.). Retrieved from

<http://www.puertodeguayaquil.gob.ec/1367-2/>

Autoridad Portuaria de Guayaquil . (s.f.). Retrieved from

<http://www.puertodeguayaquil.gob.ec/puerto-de-aguas-profundas-de-posorja-establecio-nuevo-record-de-calado-en-ecuador/>

Banco Mundial. (2022, Junio 7). *Banco Mundial.* Retrieved from

<https://www.bancomundial.org/es/news/press-release/2022/06/07/stagflation-risk-rises-amid-sharp-slowdown-in-growth-energy-markets>

Bernal, C. A. (2010). *Metodología de la Investigación, administración, economía, humanidades.* Colombia: Pearson.

Bernal, N. G. (2022, Enero). Retrieved from

<https://obtienearchivo.bcn.cl/obtienearchivo?id=repositorio/10221/32803/1/B>

CN__Impacto_del_aumento_del_costo_de_fletes_maritimos_en_la_economia__REV_YG_Rev_hct.pdf

Camara Marítima del Ecuador. (s.f). Retrieved from <http://www.camae.org/puerto/andipuerto-s-a/>

Camara Marítima del Ecuador. (2019, mayo 27). Retrieved from <http://www.camae.org/economia-del-ecuador/los-efectos-de-la-guerra-comercial-en-ecuador/>.

Camara Marítima del Ecuador. (2020, Septiembre 15). Retrieved from <http://www.camae.org/dp-world/dp-world-inicio-operaciones-de-su-moderno-centro-logistico-en-duran/>

Camara Mrítima del Ecuador. (2020, septiembre 15). Retrieved from <http://www.camae.org/dp-world/dp-world-inicio-operaciones-de-su-moderno-centro-logistico-en-duran/>

Coba, G. (2022, Enero 08). Retrieved from <https://www.primicias.ec/noticias/economia/numero-empresas-exportacion-ecuador-aumento/>

Contecon Guayaquil. (s.f.). Retrieved from <https://www.cgsa.com.ec/nuestro-puerto/>

Datasur. (2021, Febrero 04). Retrieved from <https://www.datasur.com/una-guerra-entre-rusia-y-ucrania-desplomaria-los-fletes-de-graneles/>.

DSV. (2021). Retrieved from <https://www.dsv.com/es-mx/nuestras-soluciones/modos-de-transporte/transporte-maritimo/tipos-contenedor-maritimo/contenedor-dry>

Ecuabulk. (n.d.). Retrieved from <https://www.andinave.com/es/ecuabulk/>

- Ecuagran S.A. (n.d.). Retrieved from <http://www.ecuagran.com.ec/index.php/nosotros.html>
- El Universo. (2022, Febrero 16). Retrieved from <https://www.eluniverso.com/noticias/economia/797-millones-dejo-de-colocar-el-sector-exportador-ecuatoriano-en-2021-por-el-incremento-del-flete-maritimo-nota/>
- Escudero, E. (2022, mayo 04). *TheLogisticsWrold*. Retrieved from <https://thelogisticsworld.com/logistica-y-distribucion/aumento-en-los-costos-de-transporte-logistico-una-consecuencia-mas-del-conflicto-entre-rusia-y-ucrania/>
- Estatún, M. (2021, Julio 7). *IEBS*. Retrieved from <https://www.iebschool.com/blog/cadena-gestion-suministro-negocios-internacionales/>
- EvaluandoSoftward. (2022, Marzo 7). Retrieved from <https://www.evaluandosoftware.com/tipos-de-cadenas-de-suministro/>
- Ferrer, V. (s.f.). Retrieved from https://vicentferrer.com/contenedor-maritimo/#Historia_del_contenedor
- Fertista, T. (n.d.). Retrieved from <https://terminalfertisa.com/quienes-somos/>
- Figueiras, S. (2021, Agosto 14). Retrieved from <https://www.ceupe.mx/blog/la-importancia-del-comercio-exterior.html>
- Flores, J. (2018, Julio 10). *Derechoecuador.com*. Retrieved from <https://derechoecuador.com/microempresa/>

- García, J. G. (2020, noviembre 2020). *Scielo*. Retrieved from http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2448-66552020000200091
- Gómez, E. (2017, Noviembre 22). *Ocean*. Retrieved from <https://contenedoresmaritimos.eu/2017/11/22/historia-del-transporte-maritimo/>
- Gracia, D. (2022, febrero 10). Retrieved from <https://theglobalworld.es/global/las-grandes-rutas-comerciales-actuales/>
- Hernández, R. C. (2014). *Metodología de la Investigación*. Mexico: Mc Graw Hill.
- Játiva, P. (2021, Junio 14). Retrieved from <https://gk.city/2021/06/14/conflicto-china-eeuu-ecuador-geopolitica/>
- Legis. (2021, Diciembre 21). Retrieved from <https://blog.legis.com.co/comercio-exterior/crisis-en-costos-fletes-internacionales-maritimos>
- Masterlogística. (n.d.). Retrieved from <https://www.masterlogistica.es/transportes-maritimos/>
- Meléndez, A. (2022, Julio 08). *Bloomberglínea.com*. Retrieved from <https://www.bloomberglínea.com/2022/07/08/el-top-10-de-las-empresas-mas-grandes-del-ecuador/>
- Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (s.f.). Retrieved from https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2020/09/Boletin-Estadistico-2019_MTOP.pdf
- Ministerio de Transportes y Obras Públicas. (2021, julio 30). Retrieved from DP World Posorja, el puerto de mayor inversión en el país

- Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (2021, Agosto 4). Retrieved from <https://www.obraspublicas.gob.ec/cepal-ubico-al-puerto-de-guayaquil-como-el-tercero-de-mayor-comercializacion-en-la-region-durante-el-2020/>
- Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (2022, Enero 27). Retrieved from <https://www.obraspublicas.gob.ec/puertos-ecuatorianos-registraron-incremento-en-la-movilizacion-de-carga-en-el-2021/>
- Mondragon, V. (2018). *Diario Del Exportador* . Retrieved from <https://www.diariodelexportador.com/2018/05/como-se-calcula-el-flete-en-el.html>
- Mones, M. (2020, Enero 15). *Comercioyaduanas.com*. Retrieved from <https://www.comercioyaduanas.com.mx/comoimportar/comopuedoimportar/que-es-importar/>
- Morales, F. C. (2020, Junio 14). Retrieved from <https://economipedia.com/definiciones/concesion.html>
- Mundo Marítimo. (2022, febrero 04). Retrieved from <https://www.mundomaritimo.cl/noticias/una-guerra-entre-rusia-y-ucrania-desplomaria-los-fletes-de-los-buques-graneleros>
- Mundo Marítimo. (2022, Enero 28). Retrieved from <https://mundomaritimo.cl/noticias/puertos-de-ecuador-movilizaron-23-millones-de-teus-en-2021-anotando-un-aumento-del-328-respecto-al-2020>
- Naportec. (n.d.). Retrieved from <http://www.naportec.com.ec/index.php/empresa/>
- Oca, J. M. (2015, mayo 14). *Economipedia.com*. Retrieved from <https://economipedia.com/definiciones/exportacion.html>

- Orozco, M. (2022, Mayo 13). *Primicias*. Retrieved from <https://www.primicias.ec/noticias/economia/ecuador-inflacion-latinoamerica-costo-desayuno-almuerzo/>
- Ortiz, A. (2021, Febrero 16). *Dripcapital*. Retrieved from <https://www.dripcapital.com/es-mx/recursos/blog/transporte-mar%C3%ADtimo>
- Publicas, M. d. (n.d.). Retrieved from <https://www.obraspublicas.gob.ec/guayaquil-se-ratifica-como-el-principal-puerto-maritimo-del-ecuador/>
- Puerto de Guayaquil. (n.d.). Retrieved from <http://www.puertodeguayaquil.gob.ec/guayaquil-exportaciones-a-traves-del-puerto-libertador-simon-bolivar-y-corredores-logisticos/#:~:text=Las%20actividades%20de%20importaci%C3%B3n%20y,establecidas%20por%20el%20Gobierno%20Nacional>
- QC TERMINALES. (n.d.). Retrieved from <https://www.qcterminales.com/quienes-somos/>
- RM-Forwarding. (2021, marzo 19). Retrieved from <http://rm-forwarding.com/2021/03/19/las-mayores-navieras-de-transporte-de-contenedores/>
- RMT UNCTAD. (2021, noviembre 18). *UNCTAD RMT*. Retrieved from <https://unctad.org/es/news/las-altas-tarifas-de-los-fletes-ensombrecen-la-recuperacion-economica>
- Román, C. & Quezada, M. (2017). Incidencia de clusters en las exportaciones de banano de Ecuador hacia países de medio oriente durante el periodo 2012-2015. *VI Congreso Internacional de Ciencias Administrativas*, 99-119.

Obtenido de https://www.researchgate.net/profile/Mauricio-Noblecilla-Grunauer/publication/319086491_Las_caracteristicas_del_lider_perspectivas_de_los_profesionales_y_poblacion_activa_de_la_Provincia_de_El_Oro/links/598f24e2aca2721d9b684223/Las-caracteristicas-del-lider-perspectivas-de-los-profesionales-y-poblacion-activa-de-la-Provincia-de-El-Oro.pdf

Sánchez, Z., & Andrés, X. (2018). *Análisis comparativo del otorgamiento de créditos de la Corporación Financiera Nacional en el sector de alimentos frescos y procesados en Guayaquil (2012-2016)*. <http://repositorio.ucsg.edu.ec/handle/3317/9923>

Ruano, A. (2020, Marzo 19). *Sertrans*. Retrieved from <https://www.sertrans.es/transporte-maritimo/que-es-el-teu-y-cuando-empezo-a-usarse/>

Sarduy, Y. (2007). *El análisis de información y las investigaciones cuantitativa y cualitativa*. Retrieved from http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0864-

Servicio Ecuatoriano de Normalización. (n.d.). Retrieved from <https://www.normalizacion.gob.ec/mipymes-y-organizaciones-de-economia-popular-y-solidaria-son-una-pieza-clave-para-la-economia-del-pais/#:~:text=Mediana%20empresa%3A%20Cuya%20unidad%20de,los%20Estados%20Unidos%20de%20Am%C3%A9rica.>

SICEX. (2021, julio 30). Retrieved from <https://sicex.com/blog/escasez-de-contenedores-maritimos/>

Tapia, A. &. (2021). *Asobanca*. Retrieved from <https://asobanca.org.ec/analisis-economico/bajar-las-tasas-de-interes-cinco-caminos-por-andar/>

Torres, W. (2021, septiembre 2). *Primicias*. Retrieved from <https://www.primicias.ec/noticias/economia/flete-contenedores-industrial-nacional/>

UNCTAD . (2021, noviembre 18). *UNTACD*, Las altas tarifas de los fletes ensombrecen la recuperación económica. Retrieved from <https://unctad.org/es/press-material/las-altas-tarifas-de-los-fletes-ensombrecen-la-recuperacion-economica>

UNCTAD. (2021, abril 23). *UNCTAD*. Retrieved from <https://unctad.org/es/news/el-transporte-maritimo-durante-el-covid-19-por-que-se-han-disparado-los-fletes-de-los>

UNIVERSO, E. (2021). *El Universo*. Retrieved from [https://www.eluniverso.com/noticias/economia/797-millones-dejo-de-colocar-el-sector-exportador-ecuatoriano-en-2021-por-el-incremento-del-flete-maritimo-nota/#:~:text=Ecuador%20perdi%C3%B3%20la%20oportunidad%20de,Ecuatoriana%20de%20Exportadores%20\(Fedexpor](https://www.eluniverso.com/noticias/economia/797-millones-dejo-de-colocar-el-sector-exportador-ecuatoriano-en-2021-por-el-incremento-del-flete-maritimo-nota/#:~:text=Ecuador%20perdi%C3%B3%20la%20oportunidad%20de,Ecuatoriana%20de%20Exportadores%20(Fedexpor)

Vasconez, L. (2022, febrero). *EL COMERCIO* . Retrieved from <https://www.elcomercio.com/actualidad/negocios/costo-fletes-exportadores-productores-incremento.html>

Volca. (2021, Mayo 29). Retrieved from <https://volca.com/tarifas-maritimas/>

Wikipedia. (2022, septiembre 02). Retrieved from https://es.wikipedia.org/wiki/Guerra_comercial_entre_China_y_Estados_Unidos

Wikipedia. (2022, Agosto 6). Retrieved from
<https://es.wikipedia.org/wiki/Importaci%C3%B3n>

Wikipedia. (2022, Agosto 16). Retrieved from
https://es.wikipedia.org/wiki/Transporte_mar%C3%ADtimo

Anexos

Aportes

Las empresas concesionarias Contecon Guayaquil S.A. y Andipuerto Guayaquil S.A. Y delegataria DP World Posorja, entregaron al país USD 24.922.444,91 por concepto de canon fijo y contraprestación variable, en el 2021.

Aporte Contecon – Canon fijo y variable (Enero –diciembre 2021)

CONTECON GUAYAQUIL S.A.			
Mes	Canon fijo	Contraprestación variable	Total
Ene	\$2.863.124,62	\$948.083,97	\$3.811.208,59
Feb		\$1.060.597,82	\$1.060.597,82
Mar		\$1.128.622,12	\$1.128.622,12
Abr	\$2.865.426,77	\$776.041,11	\$ 3.641.467,88
May		\$924.647,00	\$924.647,00
Jun		\$864.114,68	\$864.114,68
Jul	\$2.865.426,77	\$896.242,53	\$3.761.669,30
Ago		\$1.028.844,15	\$1.028.844,15
Sep		\$917.429,97	\$917.429,97
Oct	\$2.865.426,77	\$871.994,73	\$3.737.421,50
Nov		\$1.109.070,54	\$1.109.070,54
Dic		\$1.035.780,93	\$1.035.780,93
Total	\$11.459.404,93	\$11.561.469,54	\$ 23.020.874,47

Aporte Andipuerto – Canon fijo y variable (enero –diciembre 2021)

ANDIPUERTO GUAYAQUIL S.A.			
Mes	Canon fijo	Contraprestación variable	Total
Ene	\$50.852,07	\$69.364,06	\$120.216,13
Feb	\$50.852,07	\$82.294,46	\$133.146,53
Mar	\$50.852,07	\$112.682,37	\$163.534,44
Abr	\$50.852,07	\$72.031,33	\$122.883,40
May	\$50.852,07	\$86.369,34	\$137.221,41
Jun	\$50.852,07	\$72.885,97	\$123.738,04
Jul	\$50.852,07	\$75.618,34	\$126.470,41
Ago	\$50.852,07	\$75.874,34	\$126.726,41
Sep	\$50.852,07	\$70.881,85	\$121.733,92
Oct	\$50.852,07	\$86.692,59	\$137.544,66
Nov	\$50.852,07	\$86.701,21	\$137.553,28
Dic	\$50.852,07	\$46.434,69	\$97.286,76
Total	\$610.224,84	\$937.830,55	\$1.548.055,39

Puerto de Aguas Profundas de Posorja – DP World Posorja
Estadísticas portuarias

Ingreso de Embarcaciones y Movimiento de TEUS - Puerto de Posorja (Enero-Diciembre 2021)

MESES	BUQUES	TOTALES	
		TEUS IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN	TONELADASCONT. IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN
Enero	14	18,958	219,862.12
Febrero	13	16,910	214,192.77
Marzo	13	18,332	209,127.29
Abril	14	18,375	211,065.35
Mayo	13	18,541	168,028.23
Junio	16	19,056	213,314.47
Julio	16	24,440	291,629.61
Agosto	13	17,175	185,697.04
Septiembre	15	25,259	305,223.98
Octubre	19	42,546	501,140.67
Noviembre	16	24,826	290,894.71
Diciembre	14	25,865	292,313.34
Totales	176	270,283	3,102,489.59

Tipos de Navas Arribas al Puerto de Posorja (Enero-Diciembre 2021)

TIPOS DE NAVES ARRIBADAS AL PUERTO DE POSORJA				
Granelero	Pasajero - Crucero	Portacontenedores	Remolcadores	Otros
1	0	175	0	0

Aportes - DP World Posorja

Aportes DPW Posorja – Contraprestación variable (enero –diciembre 2021)

DPW POSORJA

Mes	Contraprestación variable
Ene	\$23,262.16
Feb	\$24,615.40
Mar	\$30,342.31
Abr	\$23,549.31
May	\$26,849.73
Jun	\$29,726.57
Jul	\$31,374.27
Ago	\$23,748.51
Sep	\$16,213.13
Oct	\$50,104.39
Nov	\$33,904.03
Dic	\$39,825.24
Total	\$353,515.05

Apéndice A

Encuesta

ENCUESTA DIRGIDA A LOS EXPORTADORES DEL CANTON DE GUAYAQUIL

1. Tamaño de la Empresa

- Grande
- Mediana
- Pequeña
- Microempresa

2. ¿Qué tipo de productos y/o servicios ofrece su empresa?

- Camarón
- Enlatados De Pescados
- Flores Naturales
- Atún Y Pescado
- Cacao Y Elaborados
- Madera
- Aceite Vegetales
- Café
- Jugos Y Conservas De Frutas
- Otros

3. ¿Los productos ofertados por su empresa, se destinan a la exportación?

- Si
- No
- Algunos

4. ¿Cuáles son los meses con mayor exportación?

- Enero - Abril
- Mayo - Agosto
- Septiembre – Diciembre

5. ¿Ha enfrentado problemas de abastecimiento de materia prima en los últimos meses?

- Si
- No

6. ¿Ha visto un incremento en sus costos de operación relacionados a los fletes marítimos en los últimos dos años?

- Si
- No

7. ¿De cuánto ha sido el incremento, comparado con lo que era previo a la pandemia?

- Menor al 5%
- Entre el 10% al 20%
- Entre el 21% al 30%
- Entre el 31% al 40%
- Entre el 41% al 50%
- Más del 50%

8. ¿Cuánto de este incremento del costo de los fletes marítimos ha traspasado a las ofertas de productos a los precios finales al consumidor?

- Menor al 5%
- Entre el 10% al 20%
- Entre el 21% al 30%
- Entre el 31% al 40%
- Entre el 41% al 50%
- Más del 50%

9. ¿De qué manera estos factores, y en qué medida, están afectando sus costos o niveles de abastecimiento?

10. Elija dos principales preocupaciones que afectaría la exportación de sus productos

- Ineficiencias Logísticas Nacionales
- Indisponibilidad O Falta De Camioneros
- Cierre De Puertos

- Crisis Rusia-Ucrania
- Precio Del Aumento De Los Fletes Marítimos
- Inflación
- Depósitos Llenos
- Indisponibilidad De Contenedores
- Bloqueos En Los Países
- Falta De Financiamiento



DECLARACIÓN Y AUTORIZACIÓN

Nosotras, **Diaz Casanova, María José**, con C.C: # **0803189430** y **Gil Salazar, Ariana Nicole**, con C.C: #**0850115338** autor/a del trabajo de integración curricular: **Análisis del impacto en el aumento de los costos de los fletes marítimos, dentro de las cadenas de suministros, manejados por los exportadores del Cantón Guayaquil**, previo a la obtención del título de **Licenciada en Negocios Internacionales** 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 integración curricular 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 integración curricular, con el propósito de generar un repositorio que democratice la información, respetando las políticas de propiedad intelectual vigentes.

Guayaquil, **19 de septiembre de 2022**

f. _____

Diaz Casanova, María José

CC: 0803189430

f. _____

Gil Salazar, Ariana Nicole

CC: 0850115338



REPOSITORIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA			
FICHA DE REGISTRO DE TRABAJO DE INTEGRACIÓN CURRICULAR			
TEMA Y SUBTEMA:	Análisis del impacto en el aumento de los costos de los fletes marítimos, dentro de las cadenas de suministros, manejados por los exportadores del Cantón Guayaquil		
AUTOR(ES)	Díaz Casanova, María José y Gil Salazar, Ariana Nicole		
REVISOR(ES)/TUTOR(ES)	Ing. De Abreu Ferreira, José Antonio, Mgs.		
INSTITUCIÓN:	Universidad Católica de Santiago de Guayaquil		
FACULTAD:	Facultad de Economía y Empresa		
CARRERA:	Negocios Internacionales		
TÍTULO OBTENIDO:	Licenciado en Negocios Internacionales		
FECHA DE PUBLICACIÓN:	19 de septiembre de 2022	No. DE PÁGINAS:	73
ÁREAS TEMÁTICAS:	Negocios Internacionales, Comercio Exterior, Administración		
PALABRAS CLAVES/ KEYWORDS:	Fletes marítimos, Comercio Exterior, aumento, costos, crisis de contenedores, puertos		
RESUMEN/ABSTRACT (150-250 palabras): Este trabajo busca presentar un análisis sobre cómo afecta el aumento de los costos de los fletes marítimos en las cadenas de suministro a los exportadores del cantón Guayaquil para así poder brindar posibles soluciones La enfermedad pandémica ha contribuido a desequilibrios de todo el mundo que han perjudicado el aumento en los costos de los fletes del transporte marítimo. La creciente demanda de bienes de consumo duraderos a partir de Asia y, los “cuellos de botella” del lado de la oferta creados por las limitaciones sanitarias en los puertos y terminales, han contribuido a un alza histórica de los precios de envío y un retraso en las entregas, ocasionando que a inicios de 2021 la oferta llegara a mínimos históricos. Los costos del flete en contenedores iniciaron a subir en la segunda mitad de 2020, e incrementaron todavía más 2021 en numerosas rutas comerciales, llegando a triplicarse comparativamente con los registros de 2020. Según el Universal Container Freight Index, a partir de diciembre de 2020, se inició a registrar un ascenso sostenido en el precio de mandar un contenedor de unidad equivalente a 40 pies (Bernal N. G., 2022). Se investigaron diferentes temas, tales como, las principales consecuencias que se generaron, las razones que lo causa, tipos de contenedores, todo sobre el transporte marítimo, se realizó una recopilación de 40 empresas para realizar una encuesta y así tener mayor veracidad en nuestro análisis.			
ADJUNTO PDF:	<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO	
CONTACTO CON AUTOR/ES:	Teléfono: +593-981024306 +593-993776568	E-mail: majodiazc10@hotmail.com – ariana_2031@hotmail.com	
CONTACTO CON LA INSTITUCIÓN (COORDINADOR DEL PROCESO UIC):	Nombre: Román Bermeo, Cynthia Lizbeth Teléfono: +593-984228698 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):			