



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

TEMA:

**Análisis del impacto de escasez de contenedores por la pandemia
Covid-19, en las exportaciones de bienes nacionales durante el
periodo 2020-2021.**

AUTORA:

Peñafiel Lascano, Madison Ayleen

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

TUTOR:

Ing. Santillán Pesantes, Jaime, 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 **Peñafiel Lascano, Madison Ayleen** como requerimiento para la obtención del título de **Licenciada en Negocios Internacionales**.

TUTOR

Ing. Santillán Pesantes, Jaime, Mgs

DIRECTORA DE LA CARRERA

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

Yo, **Peñañiel Lascano, Madison Ayleen**

DECLARO QUE:

El Trabajo de Integración Curricular, **Análisis del impacto de escasez de contenedores por la pandemia Covid-19, en las exportaciones de bienes nacionales durante el periodo 2020-2021** 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, me responsabilizo del contenido, veracidad y alcance del Trabajo de Titulación referido.

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

LA AUTORA

Peñañiel Lascano, Madison Ayleen



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE ECONOMÍA Y EMPRESA
CARRERA DE NEGOCIOS INTERNACIONALES

AUTORIZACIÓN

Yo, Peñafiel Lascano, Madison Ayleen

Autorizo 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 de escasez de contenedores por la pandemia Covid-19, en las exportaciones de bienes nacionales durante el periodo 2020-2021**, cuyo contenido, ideas y criterios son de mi exclusiva responsabilidad y total autoría.

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

LA AUTORA

Peñafiel Lascano, Madison Ayleen



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

REPORTE URKUND



Document Information

Analyzed document	PEÑAFIEL LASCANO MADISON AYLEEN.docx (D143851422)
Submitted	9/10/2022 4:03:00 AM
Submitted by	
Submitter email	madison.penafiel@cu.ucsg.edu.ec
Similarity	0%
Analysis address	jaime.santillan.ucsg@analysis.orkund.com

Sources included in the report

Entire Document

RESUMEN

La economía mundial quedó obligada a la ralentización que debido al estallido de la pandemia ha provocado graves complicaciones, tales como: el cierre de agencias logísticas, las restricciones en los puertos, congestión, reducción de personal portuario y barcos en las navieras, por tanto, el presente trabajo de investigación tiene como objetivo principal analizar el impacto de la escasez de contenedores en las importaciones de bienes nacionales del periodo 2019-2021. Es así como se utilizó una metodología de investigación cualitativa tomando como base información, tablas estadísticas de páginas gubernamentales obtenidos de: Banco Central del Ecuador, ASOTEP (Asociación de Terminales Portuarios Privados del Ecuador), artículos y demás fuentes confiables. Los resultados evidenciaron que en el Informe Portuario 2021 emitido por la Comisión Económica para América Latina y el Caribe, ubica a Ecuador en el séptimo lugar de 28 países de la región, por su excelente comportamiento en el movimiento de contenedores; y que, en año de pandemia, los puertos de Guayaquil tuvieron mayor participación en exportación con 89,63%. Se concluye que, en el año 2020, hubo una reducción de movimiento de carga de contenedores a nivel mundial de 1,3%, asimismo, Latinoamérica vivió esta situación,

Ing. Jaime Santillán Pesantes, Mgs.
TUTOR

AGRADECIMIENTO

En primer lugar, a Dios por siempre cuidarme, bendecirme y guiarme por el camino del bien. Pero, sobre todo, por haberme dado las fuerzas necesarias para cumplir y culminar con éxito este arduo proceso universitario.

A toda mi familia, en especial a mis padres Germán Peñafiel y Carmen Lascano, por siempre ser mi apoyo incondicional y brindarme una educación digna, llena de valores y principios.

Infinitas gracias a todos los docentes de la carrera de Negocios Internacionales que empeñan una labor excepcional por brindarnos conocimientos valiosos que perdurarán para el resto de nuestras vidas.

A mi distinguido tutor Ing. Jaime Santillán por su paciencia, motivación y apoyo en la realización de mi trabajo. Llevaré siempre en mi memoria todas las enseñanzas que me brindó en tan poco tiempo.

Madison Ayleen Peñafiel Lascano.

DEDICATORIA

El presente trabajo de investigación lo dedico con todo mi amor y esfuerzo a todas aquellas personas que estuvieron conmigo en las buenas y en las malas.

De manera especial a mi familia, amigos y a mis abuelos Matilde Mayia y mis 3 hermosos ángeles Germán Peñafiel, Arnaldo Lascano y Mery Espinoza.

Madison Ayleen Peñafiel Lascano.



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

TRIBUNAL DE SUSTENTACIÓN

Gabriela Hurtado

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

Wendy Arias

Ing. Arias Arana, Wendy Vanessa Mgs.
COORDINADOR DEL ÁREA

Félix Miguel Carrera Buri

Ing. Carrera Buri, Félix Miguel Mgs.
OPONENTE



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE ECONOMÍA Y EMPRESA
CARRERA DE NEGOCIOS INTERNACIONALES

CALIFICACIÓN

Peñafiel Lascano, Madison Ayleen

ÍNDICE GENERAL

RESUMEN.....	XVII
ABSTRACT.....	XVIII
RÉSUMÉ.....	XIX
Capítulo I. Generalidades del Trabajo	2
Introducción	2
Antecedentes	3
Planteamiento del Problema	3
Formulación del problema.....	4
Justificación	4
Objetivos	5
<i>Objetivo General.....</i>	<i>5</i>
<i>Objetivos Específicos</i>	<i>5</i>
Delimitación de la Investigación	6
Capítulo II. Fundamentación Teórica	7
Marco Teórico	7
<i>Teoría de la Ventaja Absoluta.....</i>	<i>7</i>
<i>Teoría de las Ventajas Comparativas</i>	<i>7</i>
<i>Teoría de la Cadena de Valor de Porter</i>	<i>8</i>
Marco Conceptual	9
<i>Covid-19.....</i>	<i>9</i>
<i>Comercio Internacional.....</i>	<i>11</i>

<i>Balanza Comercial</i>	12
<i>Exportación</i>	12
<i>Cadena de Suministro</i>	13
<i>Logística</i>	15
<i>Transporte Marítimo</i>	16
<i>Empresa Naviera</i>	16
<i>Puerto</i>	17
<i>Buques</i>	17
<i>Tipos de Buques</i>	18
<i>Buques Portacontenedores</i>	18
<i>Contenedores</i>	19
<i>Tipos de Contenedores</i>	20
<i>TEU</i>	21
<i>Transbordo</i>	21
<i>Throughput</i>	21
<i>Incoterms</i>	22
Marco Legal	24
<i>Legislación Aduanera</i>	24
<i>Ley del Régimen Administrativo Portuario Nacional</i>	24
<i>Ley General de Puertos</i>	25
<i>Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial</i>	25
Marco Referencial	26
Capítulo III. Movimientos de Carga a Nivel Mundial	28

Covid-19 en el Comercio Internacional y Transporte Marítimo	28
Origen de la Escasez de Contenedores	30
Covid-19 en los Principales Puertos Mundiales.....	33
China: Crisis desde el 2020 hasta la actualidad.....	33
Colapso en Puertos en Los Ángeles/Long Beach	35
Movimientos de Carga a Nivel Mundial	36
Distribución de Contenedores en Pandemia Covid-19.....	36
Listado de Puertos Mundiales más Importantes	37
Año 2020	38
Año 2021	43
Capítulo IV. Movimientos de Carga en Ecuador	46
Exportaciones	46
Importaciones	49
Balanza Comercial	51
Movimientos de Carga a través del Sistema Portuario Nacional	53
Autoridades Portuarias.....	55
<i>Autoridad Portuaria de Esmeraldas</i>	<i>55</i>
<i>Autoridad Portuaria de Manta</i>	<i>58</i>
<i>Autoridad Portuaria Guayaquil.....</i>	<i>61</i>
<i>Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar</i>	<i>67</i>
Capítulo V. Movimientos de Contenedores en Ecuador	70
Movimientos de Contenedores a través del Sistema Portuario Nacional ..	70

Movimiento de Contenedores de Exportación a través del Sistema Portuario Nacional	71
Exportaciones	74
Entrevistas	76
<i>Sector Naviero</i>	76
<i>Exportadores</i>	77
Conclusiones	78
Recomendaciones	79
Referencias Bibliográficas	80
Apéndices	95
Apéndice A. Entrevista 1	95
Apéndice B. Entrevista 2	99
Apéndice C. Entrevista 3.....	102

Índice Tablas

Tabla 1: Listado de 10 puertos mundiales más importantes medidos en millones de TEUS	38
Tabla 2: Total de exportaciones no petroleras en toneladas métricas 2019-2021.	48
Tabla 3: Total de exportaciones no petroleras en valor USD FOB 2019-2021.	48
Tabla 4: Total de importaciones en toneladas métricas 2019-2021.....	50
Tabla 5: Total de importaciones en valor USD FOB 2019-2021.	50
Tabla 6: Balanza comercial en toneladas métricas y valor USD FOB en millones 2019-2021.	52
Tabla 7: Carga movilizada de importación y exportación en toneladas métricas por el Sistema Portuario Nacional 2019-2021.....	54
Tabla 8: Movimiento de carga en toneladas métricas de la Autoridad Portuaria de Esmeraldas 2019-2021.....	56
Tabla 9: Variación de movimiento de carga en toneladas métricas de la Autoridad Portuaria de Esmeraldas 2019-2021.	57
Tabla 10: Movimiento de carga en toneladas métricas de la Autoridad Portuaria de Manta 2019-2021.	59
Tabla 11: Variación de movimiento de carga en toneladas métricas de la Autoridad Portuaria de Manta 2019-2021.	60
Tabla 12: Movimiento de carga en toneladas métricas de la Autoridad Portuaria de Guayaquil y Terminales Portuarios Habilitados 2019-2021.....	64
Tabla 13: Variación de movimiento de carga en toneladas métricas de la Autoridad Portuaria de Guayaquil y Terminales Portuarios Habilitados 2019-2021.	66

Tabla 14: Movimiento de carga en toneladas métricas de la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar 2019-2021.....	68
Tabla 15: Variación de movimiento de carga en toneladas métricas de la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar 2019-2021.....	69
Tabla 16: Carga movilizada en contenedores llenos de exportación por el sistema portuario nacional 2019-2021.	73
Tabla 17: Exportaciones de los principales bienes nacionales 2019-2021. .	75

Índice Figuras

Figura 1: Cadena de Valor de Michael Porter	9
Figura 2: Principales actores dentro de una cadena de suministro.	15
Figura 3: Comportamiento normal y durante pandemia de buques y puertos	32
Figura 4: Comercio mundial de mercancías, por regiones, 2020 (Variación porcentual anual)	39
Figura 5: Tráfico marítimo de contenedores (TEU: unidades equivalentes a 20 pies) del 2019-2020	40
Figura 6: Variación interanual del comercio vía contenedores de enero a diciembre de 2020 en comparación con 2019 de América Latina y el mundo.	40
Figura 7: Costa Oeste de América del Sur: exportaciones e importaciones vía contenedores marítimos, variación interanual de los acumulados por grupos de meses, 2020 en comparación con 2019	41
Figura 8: Costa Oeste de América del Sur: transbordo, variación interanual de los acumulados por grupos de meses, 2020 en comparación con 2019 .	42
Figura 9: Costa Oeste de América del Sur: throughput, variación interanual de los acumulados por grupos de meses, 2020 en comparación con 2019 .	42
Figura 10: Variaciones del comercio marítimo internacional vía contenedores por subregiones en períodos indicados en el cuadro.	43
Figura 11: Variaciones del comercio marítimo internacional vía contenedores exportaciones e importaciones para América Latina y total del comercio para el total mundial de junio 2019 a diciembre 2021 en TEU	44
Figura 12: Variación del throughput de puertos seleccionados en la Costa Oeste de América del Sur (COAS) entre 2021 y 2020, y entre 2021 y 2019, por períodos indicados.	45

RESUMEN

La economía mundial quedó obligada a la ralentización que debido al estallido de la pandemia ha provocado graves complicaciones, tales como: el cierre de agencias logísticas, las restricciones en los puertos, congestión, reducción de personal portuario y barcos en las navieras, por tanto, el presente trabajo de investigación tiene como objetivo principal analizar el impacto de la escasez de contenedores en las exportaciones de bienes nacionales del periodo 2019-2021. Es así como se utilizó una metodología de investigación cualitativa tomando como base información, tablas estadísticas de páginas gubernamentales obtenidos de: Banco Central del Ecuador, ASOTEP (Asociación de Terminales Portuarios Privados del Ecuador), artículos y demás fuentes confiables. Los resultados evidenciaron que en el Informe Portuario 2021 emitido por la Comisión Económica para América Latina y el Caribe, ubica a Ecuador en el séptimo lugar de 28 países de la región, por su excelente comportamiento en el movimiento de contenedores; y que, en año de pandemia, los puertos de Guayaquil tuvieron mayor participación en exportación con 89,63%. Se concluye que, en el año 2020, hubo una reducción de movimiento de carga de contenedores a nivel mundial de 1,3%, asimismo, Latinoamérica vivió esta situación, terminando el año con una reducción del comercio vía contenedores en un -5,7%. Mientras que en Ecuador fue lo contrario, hubo un aumento de 7,18% en el total de contenedores llenos de exportación.

Palabras Claves: exportaciones, escasez, contenedores, bienes nacionales, Covid-19.

ABSTRACT

The world economy was forced to the slowdown that due to the outbreak of the pandemic has caused serious complications, such as: the closure of logistics agencies, restrictions in ports, congestion, reduction of port staff and ships in shipping companies, therefore, the main objective of this research work is to analyze the impact of the shortage of containers on exports of domestic goods in the period 2019-2021. Thus, a qualitative research methodology was used based on information, statistical tables from governmental pages obtained from: Central Bank of Ecuador, ASOTEP (Association of Private Port Terminals of Ecuador), articles and other reliable sources. The results showed that the 2021 Port Report issued by the Economic Commission for Latin America and the Caribbean places Ecuador in seventh place out of 28 countries in the region, for its excellent performance in container movement; and that, in the year of the pandemic, the ports of Guayaquil had the highest participation in exports with 89.63%. It is concluded that, in the year 2020, there was a reduction of container cargo movement worldwide of 1.3%, likewise, Latin America experienced this situation, ending the year with a reduction of trade via containers by -5.7%. While in Ecuador it was the opposite, there was an increase of 7.18% in the total number of full export containers.

Key words: exports, shortage, containers, national goods, Covid-19.

RÉSUMÉ

L'économie mondiale a été contrainte de ralentir en raison de l'apparition de la pandémie a causé de graves complications, telles que : la fermeture des agences de logistique, les restrictions dans les ports, la congestion, la réduction du personnel portuaire et les navires dans les compagnies maritimes, par conséquent, l'objectif principal de ce travail de recherche est d'analyser l'impact de la pénurie de conteneurs sur les exportations de biens nationaux dans la période 2019-2021. Ainsi, une méthodologie de recherche qualitative a été utilisée sur la base d'informations, de tableaux statistiques provenant des pages gouvernementales obtenues auprès de : Banque centrale de l'Équateur, ASOTEP (Association des terminaux portuaires privés de l'Équateur), articles et autres sources fiables. Les résultats ont montré que dans le rapport sur les ports 2021 publié par la Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes, l'Équateur est classé septième sur 28 pays de la région, pour ses excellentes performances en matière de mouvement de conteneurs ; et que, l'année de la pandémie, les ports de Guayaquil ont eu la plus forte participation aux exportations avec 89,63%. On en conclut qu'en 2020, il y a eu une réduction de 1,3 % des mouvements de marchandises conteneurisées au niveau mondial, de même que l'Amérique latine a connu cette situation, terminant l'année avec une réduction du commerce conteneurisé de -5,7 %. Alors qu'en Équateur, c'est le contraire qui s'est produit, avec une augmentation de 7,18 % du nombre total de conteneurs d'exportation pleins.

Mots clés : exportations, pénurie, conteneurs, biens nationaux, Covid-1

Capítulo I. Generalidades del Trabajo

Introducción

La pandemia generada por la Covid-19 ha provocado la segunda crisis mundial más impactante desde la crisis financiera de 2008/2009, lo que resultó en una recesión en la mayoría de las economías emergentes y por supuesto en todos los países del mundo, desafiando de manera abierta y sin restricción los futuros flujos y acuerdos comerciales; cuestionando uno de los conceptos fundamentales de la logística comercial como el Just-in-Time (Eslava, 2022).

A su vez, la Covid-19 produjo impactos socioeconómicos, que afectaron no sólo a la salud de las personas que es la consecuencia más catastrófica de esta enfermedad, sino también a las diversas actividades económicas. Desde el brote inicial en Wuhan, China, el virus se propagó rápidamente por el resto del mundo y emergió apresuradamente para tener efectos negativos en todos los sectores productivos y operativos (Marinucci, 2021).

De esta misma manera, la crisis sanitaria y pandemia han marcado a la población y economía del mundo. Desde el punto de vista económico, las áreas que se han visto especialmente perjudicadas son el comercio internacional y el transporte marítimo, lo que ha provocado un sin número de problemas en el mercado, principalmente se lo pudo evidenciar en la escasez mundial de contenedores (Trafimar Logistics, 2021).

El impacto de la crisis de los contenedores provocó escasez de diferentes productos en todo el mundo y el futuro próximo puede no ser muy diferente, sobre todo porque las tarifas de flete no van a disminuir si la situación actual no cambia; la industria del transporte marítimo sigue estando monopolizada, lo que crea una escasez crítica de contenedores para obtener algún margen de rentabilidad, y que están más allá del alcance de los pequeños actores en los países en desarrollo (Eslava, 2022).

Antecedentes

En tiempo real, los contenedores se encontraron en lugares dónde no tenían que estar. Para el año 2020, sin número de barcos llegaron con contenedores llenos de mercancías hasta puertos de América, Asia y Europa. Debido a las restricciones para evitar la propagación de la Covid-19 no se pudieron cargar los contenedores con nuevos productos para llevarlos a sus destinos, por lo que, se encontraron estancados en puertos de todo el mundo (BBC News, 2021).

A su vez, los contenedores con los productos no pudieron ser entregados debido a que no hubo capacidad logística para transportarlos hasta su destino final. Los precios de los fletes y de los productos al consumidor aumentaron por la escasez de insumos y el elevado costo del transporte; asimismo, se generó una saturación marítima alrededor de algunos puertos de todos los continentes, donde hubo grandes embarcaciones varadas (Maguey y Mendiola, 2021).

Estas problemáticas se vieron notablemente reflejadas en el 2020 cuando los países registraron un declive en el comercio en bienes y servicios. Por consiguiente, se evidenció que las exportaciones mundiales de productos manufacturados se redujeron en 5,2%, mientras que las exportaciones totales de mercancías disminuyeron en 7,7% globalmente (Organización Mundial del Comercio, 2021).

Desde la crisis financiera de 2008-2009, el volumen del comercio mundial de mercancías disminuyó por primera vez en 2019 lo que se evidenció con el aumento de problemas comerciales y la desaceleración de la economía. Por esto, a nivel mundial todos los países registraron un declive en términos de volumen y de valor. Sin embargo, la mayor caída se dio en América del Sur, América Central y el Caribe (OMC, 2020).

Planteamiento del Problema

La Covid-19 ha provocado una serie de impactos negativos en el sector económico a nivel mundial. Los gobiernos adoptaron medidas de aislamiento

social que incluyeron interrupción de actividades económicas no esenciales, prohibición de movimiento de personas, cierre de pasos fronterizos, puertos y fábricas. Dichas acciones dieron como resultado reducción de ventas, desabastecimiento de materia prima, escasez de productos y más (Elizondo, 2021).

Desde la pandemia, el sector portuario y transporte marítimo desencadenaron la mayor crisis logística en los últimos tiempos, como fue el inevitable desabastecimiento de contenedores. La situación se agravó debido a congestionamientos portuarios en todo el mundo, restricciones en las exportaciones e importaciones y escasez de la mano de obra en los puertos, por lo que muchos productos no pudieron llegar a sus destinos (Yim., 2021).

A nivel nacional, Ecuador se dedica a la exportación de una gran variedad de productos. Debido a la desestabilización mundial producida por el inicio de la pandemia y las medidas de contención generaron un eslabón clave en la cadena productiva, es decir, se retrasaron los procesos de producción y exportación, no sólo en las principales fuentes económicas del país como banano y camarón, sino también, de los bienes nacionales en general (España, 2021).

Formulación del problema

¿Cuál fue el impacto de la escasez de contenedores por la pandemia Covid-19 en las exportaciones de bienes nacionales durante el periodo 2020-2021?

Justificación

Desde finales del siglo XX, el comercio internacional ha crecido más rápido en relación con el producto interno bruto mundial. Este crecimiento está impulsado por la reducción de las barreras arancelarias, la internacionalización de la producción y la reducción de los costes de transporte. En ese contexto, los puertos se han convertido en un importante nodo de conexión y se especializan en el manejo de un volumen de carga

cada vez mayor, por esto, el traslado de mercancías por vía marítima es preferido para acceder a mercados internacionales (Diez y Calatayud, 2018).

En la actualidad, por el confinamiento causado por el Covid-19, desde el punto de vista del comercio internacional, generó consecuencias como la reducción en la cantidad de trabajadores portuarios, el cierre de agencias logísticas y la reducción de barcos en las navieras, esto provocó un aumento desproporcionado de la oferta y demanda de espacios en contenedores e impacto negativo en toda la cadena logística. Además, lo que se sumó al problema existente de acumulación de contenedores vacíos a nivel mundial, fue que la demanda de bienes aumentó rápidamente. En consecuencia, incrementaron los precios afectando al consumidor final.

Estas disposiciones están acompañadas por importantes cambios en esta industria, especialmente en el sector de los contenedores quienes forman parte muy importante del sector de transporte marítimo y portuario, la pandemia generó una escasez de estos equipos. Con la presente investigación se pretende realizar un análisis del impacto de la crisis de contenedores por la pandemia Covid-19 en las exportaciones de bienes nacionales durante el periodo 2020-2021, para conocer las consecuencias de esta problemática acerca de las exportaciones nacionales.

Objetivos

Objetivo General

Analizar el impacto de escasez de contenedores por la pandemia Covid-19 en las exportaciones de bienes nacionales durante el periodo 2020-2021.

Objetivos Específicos

- a) Reconocer el nivel de participación de exportación de cada puerto ecuatoriano durante la pandemia Covid-19.
- b) Determinar las causas y consecuencias que provocaron la disminución o incremento de contenedores para las exportaciones nacionales durante la pandemia Covid-19.

- c) Identificar la cantidad de contenedores exportados de bienes nacionales durante la pandemia Covid-19.

Delimitación de la Investigación

El presente trabajo de investigación se realizará en el contexto ecuatoriano, dónde se involucrará a todo el Sistema Portuario Nacional definido en Autoridad Portuaria de Esmeraldas, Manta, Guayaquil y Puerto Bolívar, incluyendo en Guayaquil a Terminales Portuarios Habilitados. Dónde se analizarán las exportaciones en contenedores de todos los productos por cada una de esas entidades, las cuáles serán enmarcadas antes, durante y después de la pandemia Covid-19. La información y datos que se recolectarán serán sustentados con informes, artículos, tesis, libros, páginas web y estudios de fuentes verídicas que proporcionarán aspectos técnicos para el proyecto obtenidas de bases de datos fiables.

Capítulo II. Fundamentación Teórica

Marco Teórico

Teoría de la Ventaja Absoluta

En 1776, Adam Smith expresó que el bienestar de un país depende de los bienes y servicios disponibles para sus ciudadanos, más que de sus reservas de oro. Con su punto de vista, la teoría de la ventaja absoluta discute que diferentes países producen distintos bienes de forma más eficiente que otros, y que los consumidores no tienen que comprar bienes producidos en territorio nacional, cuando pueden comprarlos más baratos en el exterior. Smith razonó que, si el comercio no estuviera restringido, un país se especializaría en aquellos productos que le dieran una ventaja competitiva (Daniels et al, 2018).

Para Smith, existe una relación directa entre el tamaño del mercado y los grados de especialización. Mientras más grande sea el tamaño del mercado, mayor será la especialización y la productividad del trabajo. De esta manera, el libre comercio internacional amplía los mercados mediante el aumento de la productividad, lo que lleva al bienestar mundial. Así mismo, la libertad en el comercio nacional permite a los ciudadanos la especialización y el crecimiento de la riqueza nacional (Dirección Nacional de Integración Monetaria y Financiera Regional, 2016).

Teoría de la Ventaja Comparativa

En 1817, David Ricardo planteó que cada país debe especializarse en la producción de aquellos bienes que le resultan más ventajosos de producir en comparación con los demás países, de tal forma que se origine una división internacional del trabajo. Es decir, aquel país con un costo de oportunidad menor de un bien comparado con otro país es el que tiene una ventaja comparativa en ese bien o servicio y, por tanto, debe especializarse en la producción y exportación de aquellos bienes en los que tiene una ventaja comparativa (Fau, 2011).

Este modelo se destaca en las ganancias procedentes de la libre interacción comercial entre países compradores y vendedores. La base de la ventaja comparativa se fundamenta en la diferencia de la productividad laboral. En el comercio internacional se producen grandes cantidades de bienes y servicios, debido a que el comercio mismo entre países permite especializarse en productos específicos para los que tienen una ventaja comparativa (López y Cedillo, 2021).

Teoría de la Cadena de Valor de Porter

La teoría de la cadena de valor de Michael Porter de 1985 es un modelo teórico que permite describir una sucesión de acciones, realizadas por la empresa con el objetivo de generar valor al consumidor final de un producto o un servicio, en un mercado mediante un planteamiento económico viable. De esta manera se crea y sostiene una ventaja competitiva que produce más rentabilidad para la empresa. Tiene tres objetivos principales: la mejora de los servicios, la reducción de los costes y la creación de valor (Robben y De Quatrebarbes, 2016).

Todo tipo de empresa realiza un conjunto de diferentes actividades cuyo fin es diseñar, fabricar, comercializar, entregar y vender un producto. Por ello, dichas actividades se representan en la cadena de valor de Porter que está constituida por 3 elementos básicos (Corporación Universitaria de Asturias, 2018):

- 1. Actividades Primarias:** Son aquellas involucradas en el proceso de crear un producto, venderlo y entregarlo al comprador. Dentro de esta categoría se encuentran actividades como logística interna, operaciones, logística externa, marketing y ventas, y servicio postventa.
- 2. Actividades de Apoyo:** Son las que sustentan las actividades principales y se apoyan mutuamente. Estas incluyen adquisiciones, desarrollo de tecnología, gestión de recursos humanos e infraestructura corporativa.

3. Margen: Es la diferencia entre el valor y los costos totales incurridos por la empresa para llevar a cabo actividades de creación de valor.

Figura 1

Cadena de Valor de Michael Porter.



Fuente: Michael Porter.

Marco Conceptual

Covid-19

Según la Organización Panamericana de Salud, la Covid-19 es una enfermedad causada por el virus SARS-CoV-2, la cual se presenta como una infección aguda con síntomas respiratorios, dónde por primera vez el 31 de diciembre de 2019 se identificaron casos de neumonía desconocida en la ciudad de Wuhan, provincia de Hubei en China. En su mayoría, estos casos concernían a personas que trabajaban o frecuentaban el Huanan Seafood Wholesale Market, el cual es un mercado de comidas de mar, también con distribución de otros tipos de carne como la de animales silvestres que se expandió con rapidez infectando al resto de la población (Díaz y Toro, 2020).

Los estudios epidemiológicos iniciales revelaron que la enfermedad se expandía rápidamente y que se comportaba más agresivamente en adultos entre los 30 y 79 años, con una letalidad global del 2,3%. Para marzo de 2020, la Organización Mundial de la Salud declaró la pandemia por COVID-19 que afectó a 192 países, con más de 117 millones de casos y 2.5 millones de

muerres, de los cuales el 50% corresponde a la Región de las Américas (Ministerio de Salud Pública, 2021).

Desde entonces, los gobiernos adoptaron diversos tipos de medidas, entre las cuales se pueden citar las siguientes: cierre de las fronteras aéreas, terrestres, marítimas y fluviales; emergencia sanitaria o estado de excepción; restricciones a la libre circulación de las personas y prohibición de circulación; toques de queda; restricciones del derecho a la libertad de movimiento, del derecho de reunión o aglomeración y del derecho a la educación mediante la suspensión de las actividades educativas presenciales, el dictado de clases virtuales; distanciamiento físico y teletrabajo (Defensoría del Pueblo de Ecuador y Universidad UTE, 2020).

El primer caso de esta enfermedad en Ecuador se reportó el 29 de febrero de 2020, y desde entonces hasta agosto del 2022 se registró 35.811 defunciones y 983. 615 casos confirmados de Covid-19. Fue así como la pandemia de Covid-19 evolucionó de diferentes maneras en las 4 regiones geográficas del país: Costa, Sierra, Amazonía y Galápagos. Progresivamente, se evidenció que, desde el 29 de febrero del 2020 al 14 de agosto del 2022, las provincias más afectadas fueron Pichincha con 77,1%, Guayas con 31,8%, Manabí con 13,5%, Azuay con 10,4%, El Oro con 11,1% y Loja con 8,05% (MSP, 2022).

Para el año 2021 entre más avanzaban los casos y defunciones por la Covid-19, se constituyó por parte de científicos el desarrollo de diversas vacunas, las cuales después del desarrollo inicial, pasaron por tres fases de ensayos clínicos, en donde hubo la participación de miles de voluntarios de diferentes edades, razas y grupos étnicos. De esta manera pudieron garantizar seguridad y eficacia de las vacunas, siendo así un paso crucial para el fin de la pandemia. Entre las vacunas desarrolladas están: Pfizer BioNTech, Sinovac, Oxford-AstraZeneca y Cansino (Cancillería del Ecuador, 2022).

A finales de mayo el presidente Guillermo Lasso inició el Plan Nacional de Vacunación 9/100 en donde se logró inmunizar con esquema completo a más de 9 millones de personas en menos de 100 días. Para el 31 de Julio de

2021 se registró un total de 9'062.160 de ciudadanos vacunados con la primera dosis, lo que representa el 51,05% de la población total; y el 73,05% de la población mayor a 16 años. Mientras que 2'374.865 de ciudadanos fueron inmunizados con la segunda dosis, 83.79 % de la población ecuatoriana (MSP, 2021).

Sin embargo, a pesar de que el Plan de Vacunación propuesto logró inmunizar a la mayoría de la población, para enero del 2022 existió un acumulado de casos positivos de la Covid-19 de 107.817, en la provincia del Guayas siendo la provincia con más contagios de todo el país. Este incremento incidió en la ocupación de camas en los hospitales de Guayaquil, Samborondón y Durán. La situación epidemiológica mejoró para el mes de mayo del 2022 (MSP, 2022).

Para el 18 de julio de 2022 se registró un rebrote con el número más alto de casos diarios de la Covid-19, en las últimas semanas; fueron 3.126 contagios. En total, en el país suman 940.179 diagnósticos positivos para esta enfermedad, este aumento de casos está sostenido en la Costa, en las provincias de Guayas, Los Ríos y Manabí. Y en la Sierra, en Pichincha que se recuperó de casos de un descenso que se estaba viviendo semanas anteriores (MSP, 2022).

Comercio Internacional

El comercio internacional es aquel que se realiza de manera transfronteriza, es decir, es el intercambio de bienes y/o servicios fuera de fronteras nacionales entre un vendedor quién es el exportador y un comprador denominado importador. Ningún país puede producir todo lo que necesita en su propio territorio por diversas razones como carencia de medios tecnológicos suficientes y no cumplir con las condiciones sociales, económicas o climáticas necesarias para fabricarlo. Por lo tanto, el comercio internacional es una actividad que beneficia a las personas, presentando un importante impulso a la sociedad (Arciniegas y Osorio, 2018).

Por otra parte, el comercio internacional estimula el crecimiento y desarrollo económico impulsado por el fenómeno de la globalización. No sólo

son las empresas multinacionales las que influyen en este fenómeno, también los gobiernos nacionales mediante políticas liberales y de integración comercial, las empresas que buscan potenciar los recursos y conseguir nuevos clientes y socios, y los consumidores. A su vez, los intercambios comerciales aumentan las oportunidades de vías de ingreso de una economía, pero también reducen el coste de los bienes y servicios que no están disponibles a nivel nacional a precios razonables, y aumentar la calidad y la variedad de estos en el mercado (Giménez et al, 2019).

Balanza Comercial

La balanza comercial es el registro de las importaciones y exportaciones realizadas por un país durante un período determinado que mediante la disimilitud de estas transacciones se determinará si la nación en cuestión se encuentra en una situación de déficit o superávit. Con déficit se refiere cuando las importaciones superan a las exportaciones; y por superávit se entiende cuando las exportaciones exceden las importaciones, indicando en qué medida se distancia el comercio de bienes entre importaciones y exportaciones (Aguilar et al, 2020).

Además, la balanza comercial es un indicador económico de gran importancia para las economías del mundo que permite evaluar el manejo del desarrollo y prosperidad de los países a través del intercambio de bienes y servicios existentes entre un país y otro, para apreciar si durante un determinado tiempo se ha presenciado déficit o superávit en la actividad comercial, el nivel de captura de recursos extranjeros y el atisbar la fuga de capitales (Torres y Campuzano, 2021).

Exportación

La exportación es una actividad comercial que se refiere a la venta de productos/servicios producidos en un país al exterior. Exportar es una de las actividades que son cada vez más consideradas para la sostenibilidad y el desarrollo de las empresas. Actualmente, la exportación no solo ocupa a las grandes empresas, sino que también está al alcance de las pymes. Cada vez

más empresas están consolidando la exportación como una forma habitual de llegar a los clientes (Peña, 2016).

Así mismo, las exportaciones incentivan al crecimiento a nivel mundial y mejoran la economía de países desarrollados y en vías de progreso a través de ingresos de divisas, reducción de costos, generación de fuentes de empleo y participación internacional. Sin embargo, los países en desarrollo son los más favorecidos por la variedad de productos que son exportados a países de economías básicas (Armijos et al, 2017).

Cadena de Suministro

En la actualidad, las actividades productivas se establecen en cadenas de suministro. Aquellas comprenden una gama de actividades que abarca desde el diseño y desarrollo de un producto o servicio, hasta su entrega o disponibilidad al consumidor final (Banco Interamericano de Desarrollo, 2019). De tal forma, misma que tiene como objetivo explotar una oportunidad de mercado, satisfaciendo las necesidades de los clientes con un producto con valor agregado (Carreño, 2017).

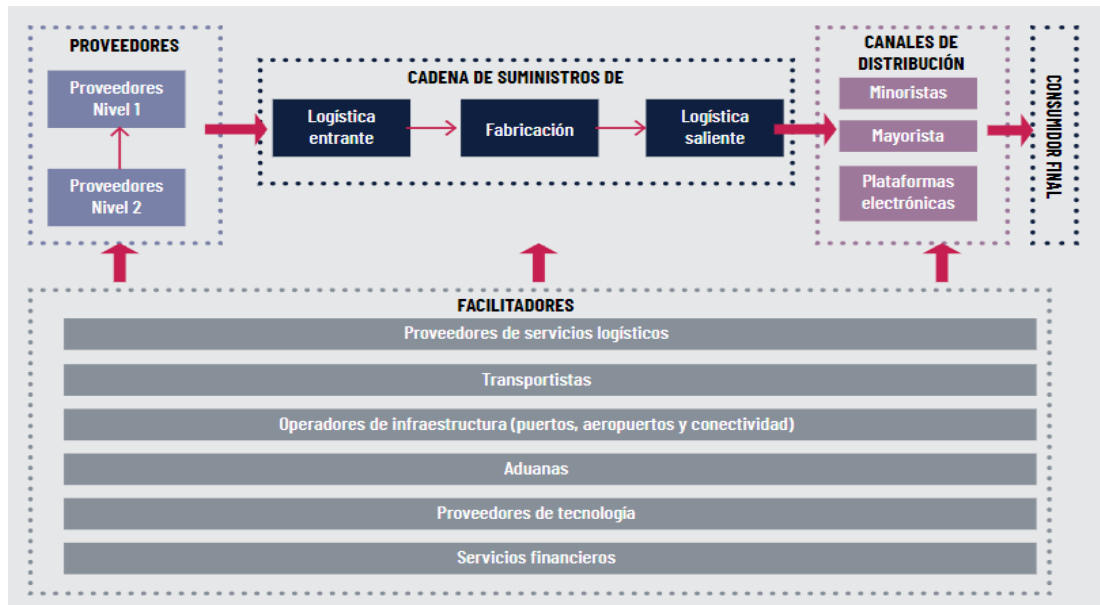
Los principales actores que participan en una cadena de suministro incluyen a (Banco Interamericano de Desarrollo, 2019):

- a. Proveedores de insumos de primer y segundo nivel:** Los proveedores de primer nivel son aquellos que suministran de insumos directamente a las grandes empresas manufactureras. Los de segundo nivel proporcionan de insumos a las empresas proveedoras de primer nivel, convirtiéndose en proveedores indirectos de las grandes empresas manufactureras.
- b. Empresas manufactureras:** Se trata de empresas que pertenecen a industrias automotrices, alimentación o textil. Para lograr un producto final, estas empresas utilizan diferentes insumos en su proceso de transformación, los cuales son suministrados por proveedores de primer nivel.

- c. Mayoristas y minoristas:** Son empresas del sector comercializador que canalizan los productos de empresas manufactureras a los consumidores finales.
- d. Proveedores de servicios logísticos, empresas de transporte y operadores de infraestructura:** Incluyen a las empresas que facilitan el movimiento físico de insumos y productos terminados a través de diferentes medios de transporte (terrestre, marítimo, aéreo, férreo) y que brindan servicios de almacenamiento, embalaje y gestión de inventario.
- e. Organismos de control:** Se refiere a las instituciones del sector público que intervienen en el movimiento de mercancías, en particular las de importación y exportación con el objetivo de garantizar que cumplan con la normativa nacional e internacional vigente en cuanto a condiciones arancelarias, de seguridad, sanitarias y fitosanitarias.
- f. Proveedores de tecnología:** Comprende a empresas proveedoras de sistemas y tecnologías para la gestión digital de procesos y/o su automatización.
- g. Proveedores de servicios financieros:** Abarca bancos y entidades financieras que facilitan el acceso a financiamiento de inversión y de capital circulante para las empresas a través de préstamos, factoring, garantías y leasing.

Figura 2

Principales actores dentro de una cadena de suministro.



Fuente: Banco Interamericano de Desarrollo.

Logística

La logística es un conjunto de actividades necesarias que lleva a cabo una empresa. Las cuales son servicio al cliente, medios de transporte, almacenaje, selección de la infraestructura para fabricar y almacenar, control de inventario, recepción de pedidos, compras, traslado de materiales, distribución, abastecimiento, embalaje y devolución de mercancías, tomando en consideración que la organización debe ofrecer productos y servicios a los clientes de acuerdo con sus necesidades y exigencias del modo más eficaz posible (Pinheiro et al, 2017).

En la actualidad, la logística repercute en aumentar la eficiencia y rentabilidad de la empresa. La logística internacional es una de las actividades de mayor relevancia para dar soporte al entorno económico mundial, siendo un factor diferenciador al momento de costear un producto, ya que genera grandes cantidades de ahorro. Así mismo, es un componente indispensable para el posicionamiento de un país en el panorama económico internacional gracias a la globalización, nuevas tecnologías y soporte industrial (Silva, 2020).

Transporte Marítimo

El transporte marítimo es el movimiento de personas o cosas vía mar de un punto geográfico a otro en un barco. El comercio marítimo comprende los buques mercantes y su navegación con el fin de comercializar. La navegación por agua es el núcleo del transporte marítimo, debido a que un tercio del planeta Tierra es área continental, mientras que el resto se encuentra cubierto por mares y océanos (Esteve y Romero, 2017).

Durante las últimas décadas, el transporte marítimo se ha expandido considerablemente gracias al crecimiento del comercio y a la globalización. A menudo denominado como el “alma del comercio mundial” el cuál sigue siendo el modo predominante de transporte internacional de bienes comercializados y compone la columna vertebral de las cadenas de suministros mundiales. Sin él, el comercio mundial, el transporte de materias primas y la importación/exportación de productos manufacturados no serían posibles (OMC, 2022).

El transporte marítimo internacional representa más del 80% de la carga mundial de mercancías entre los países de todo el mundo. A su vez, es el sistema de transporte internacional más eficiente, seguro y rentable para la mayoría de los bienes. De igual forma, promueve los intercambios comerciales entre naciones, al mismo tiempo que contribuye a su prosperidad (Organización Marítima Internacional, 2020).

Empresa Naviera

Las líneas navieras son empresas dedicadas al transporte marítimo internacional que se encargan de equipar, abastecer, aprovisionar, otorgar tripulación y mantener una nave en condiciones de navegabilidad. En otras palabras, brindan a los clientes barcos con itinerarios, rutas y frecuencias de carga preestablecidos para el traslado de las mercancías (Coordinación General de México, 2019).

Las navieras son empresas designadas al transporte de carga por vía marítima de una unidad portuaria a otra, estableciéndose como un sector de servicios fundamental en el negocio de la exportación e importación de

mercancías. Así mismo, las líneas navieras ejercen poder de mercado, limitando la oferta y aumentando los precios a largo plazo, una vez que la industria se estabilice (Logimov, 2018).

Puerto

Un puerto es un lugar geográfico y una unidad económica constituido por un conjunto de elementos físicos tales como terminales, instalaciones terrestres y marítimas, sobre los cuales se desarrollan una serie de actividades que permiten a las personas realizar traslados de mercancías entre mar y tierra. Así, el puerto es un eslabón en la cadena de transporte entre el sistema de transporte terrestre y marítimo. Los puertos son la base de las redes mundiales de producción y distribución de mercancías que se ubican en puntos en los que se genera transbordo de carga (Chapapría, 2020).

Su función principalmente radica en ofrecer un servicio rápido, flexible, eficaz y con los más altos estándares de seguridad al comercio internacional y a las navieras. Sin embargo, también garantiza la seguridad para los buques en el arribo, durante la operación y al salir del puerto; proporciona las instalaciones y equipos necesarios para los buques en el fondeo, arribo, carga y descarga; facilita el transporte de mercancías, de carga y descarga, almacenaje y servicio de mantenimiento en el puerto; y provee protección, reparación, mantenimiento de los servicios necesarios a buques y otras naves en casos de emergencia (Ministerio de Educación de Colombia, 2017).

Buques

Según la Jefatura del Estado de España (2014) a través de la Ley de Navegación Marítima, define que un buque es todo vehículo con estructura y capacidad para la navegación por el mar con el propósito de transportar personas o cosas. Dispone de cubierta corrida y de eslora igual o superior a veinticuatro metros (pág. 23).

Tipos de Buques

Con la expansión de la economía mundial y el incremento de la demanda de mercancías entre las naciones condujeron al crecimiento de los barcos mercantes que se han venido adoptando a viajes largos y al transporte de mayores cargas según corresponda (Silva, 2020):

- a. Buques de carga general:** Sirven para carga suelta no unitarizada o no consolidada (sin paleta y sin contenedor) y para carga unitarizada (con paleta y contenedor).
- b. Buques tanques o “tankers”:** Para líquidos al granel como combustibles (petróleo crudo, productos refinados o químicos, gas licuado de petróleo, etc).
- c. Buques graneleros o “bulk carriers”:** Aptos para carga y transporte de graneles sólidos y líquidos de baja densidad como minerales y cereales.
- d. Buques portacontenedores o “container carriers”:** Son el segmento de buques de mayor crecimiento. Sirven para transportar los TEU (unidad de medida equivalente a un contenedor de 20 TM) entre los grandes puertos mundiales.
- e. Buques de transbordo rodado o “roll-on/rolloff”:** Idóneos para la carga rodante (automóviles, camiones, tractores, etc.).
- f. Buques para transporte de barcazas:** Llevan embarcaciones más pequeñas, que se dejan caer cerca del puerto y se trasladan al puerto de destino mediante remolcadores.

Buques Portacontenedores

En los años cincuenta se inventaron los contenedores y desde entonces, los buques han aumentado exponencialmente su tamaño. Los buques portacontenedores son una parte importante de la cadena de suministro global y, por lo tanto, se debe aumentar el tamaño y la eficiencia

de estos para mejorar las economías de escala. En las últimas dos décadas, la capacidad de los buques portacontenedores se ha triplicado y los astilleros ahora tienen barcos que pueden manejar más de 23.000 TEUS (Garrido, 2019).

Actualmente, el 80% del comercio internacional funciona por mares y océanos. Este crecimiento exponencial ha sido protagonizado por alrededor de 98.000 buques que trasladan todo tipo de cargas entre todos los puertos del planeta y esto se ve reflejado por la mayor integración de la economía mundial. Los buques portacontenedores son cuatro veces más grandes y rápidos que a comienzos de siglo debido al aumento del comercio global. Cuanto mayores son los navíos, mayor capacidad de carga tienen y más rentable les sale mover un contenedor (Castillo y Trujillo, 2021).

Contenedores

De acuerdo con el Convenio Aduanero sobre Contenedores (1972) define contenedor como un elemento de equipo de transporte (cajón portátil, tanque movable u otro elemento similar) (pág. 5):

- a) Que constituya un compartimiento, total o parcialmente cerrado, destinado a contener mercancías;
- b) De carácter permanente y, por tanto, suficientemente resistente para permitir su empleo repetido;
- c) Especialmente ideado para facilitar el transporte de mercancías, por uno o varios modos de transporte, sin manipulación intermedia de la carga;
- d) Construido de manera que se pueda manipular fácilmente, en particular al tiempo de su transbordo de un modo de transporte a otro;
- e) Ideado para que resulte fácil llenarlo y vaciarlo; y
- f) de un volumen interior de un metro cúbico, por lo menos.

En otras palabras, un contenedor es un almacén de mercancías para el transporte aéreo, marítimo, fluvial, por carretera e intermodal. Son aparatos utilizados para la protección de las mercancías de factores externos como el

clima. Se elaboran de acuerdo con la normativa ISO (International Standardization Organization), en concreto, ISO-6681 (Secretaría General de la Comunidad Andina, 2013).

Tipos de Contenedores

Un contenedor puede recibir cargas de cualquier naturaleza. Para ello existen en el mercado una amplia variedad de tipologías, adaptadas a las más diferentes finalidades (Rodrigo, 2018):

- 1. Contenedor cerrado, seco o de carga general (Dry Container):** Es el tipo de contenedor de uso más frecuente en el transporte marítimo. Sirve para cargar mercancía seca mediante palés, cajas, barriles, etc. Son herméticos y sin ventilación.
- 2. Contenedor Frigorífico (Reefer Container):** Contenedor capaz de conservar la mercancía a una temperatura de hasta -30°C. Dispone de un dispositivo de refrigeración para mantener la temperatura deseada de manera autosuficiente para productos frescos y congelados.
- 3. Contenedor de gran capacidad (High Cube Container):** Contenedor cerrado de mayor altura que otros tipos de contenedores. Se utiliza especialmente para el transporte de mercancías voluminosas y carga ligera.
- 4. Contenedor sin Techo (Open Top Container):** Contenedor sin techo rígido, recubierto con una lona de plástico reforzado o una chapa rígida removible.
- 5. Contenedor de costado abierto (Open Side Container):** Diseñado para facilitar las operaciones de carga de las mercancías a través de las puertas laterales ya que es contenedor abierto por uno o los dos costados.
- 6. Contenedor Plataforma (Flat Rack Container):** Es conveniente para el transporte de carga pesada como tuberías y maquinaria.

7. Contenedor cisterna o tanque (Tank Container): Se utiliza para trasladar graneles líquidos y sustancias peligrosas e inflamables.

8. Contenedor Granelero (Bulk Container): Es beneficioso para el transporte de carga seca a granel como productos químicos granulados, cemento, fertilizantes, harina, leche en polvo, azúcar, sal, etc.

TEU

Acrónimo de Twenty-foot Equivalent Unit en español Unidad Equivalente a Veinte Pies y que se usa como unidad de medida inexacta en transporte marítimo expresada en contenedores. Estas siglas representan la unidad de medida de capacidad del transporte marítimo referida en contenedores de carga. Dicho de otra manera, un TEU es la capacidad de carga que tiene un contenedor estándar de 20 pies. Estos contenedores actualmente se usan en el transporte marítimo y están presentes en todo tipo de transporte por mercancías (Ruano, 2020).

Transbordo

El transbordo es el régimen aduanero conforme al cual se realiza el traspaso de mercancías que son retiradas del medio de transporte utilizado para el arribo al territorio aduanero y cargadas en el medio empleado para la salida del territorio aduanero, realizándose este traspaso bajo control aduanero. Las unidades de carga o mercancías destinadas al régimen de transbordo deben constar en el manifiesto de carga que se presente como parte del proceso de recepción del medio de transporte (Importaciones Ecuador, 2022).

Throughput

Para indicar el nivel de crecimiento del comercio y dificultades que afrontan los puertos, se pueden poner en práctica los criterios de: coherencia nacional, disponibilidad, oportunidad, relevancia y claridad, precisión y transparencia. Las medidas de rendimiento portuario proyectan el número de carga o buques que opera el puerto a través del tiempo. Entre los factores que

más inciden en la demanda nacional como internacional sobre los volúmenes de carga, en número y tamaño de naves son las competencias con otros puertos, expansión del Canal de Panamá y arreglos contractuales con demás transportistas (Bureau of Transportation Statistics, 2017).

Incoterms

Los Incoterms son un conjunto de reglas creadas por la Cámara de Comercio Internacional, que establecen de manera clara las obligaciones tanto de compradores como de vendedores en una compraventa internacional en cuanto a los procedimientos de suministro, licenciamiento, autorización y formalidades de las mercancías. También describe a la persona responsable del despacho de aduana en el país de importación/exportación, responsable de la firma de contratos de seguros y transporte de mercancías, ubicación y obligaciones de la persona que entrega y recibe las mercancías, momento de transferencia y gastos del vendedor al comprador, la provisión de documentos para reclamar mercancías y relacionados con la inspección, embalaje y etiquetado (Indaburu, 2021).

- 1. EXW Ex Works o En Fábrica:** El vendedor efectúa la entrega de la mercancía al comprador en las infraestructuras del vendedor o en otro lugar designado como un taller o fábrica dentro de la fecha estipulada.
- 2. FCA Free Carrier o Franco Transportista:** La empresa vendedora entrega la mercancía al transportista o a la persona escogida por el comprador en las instalaciones de este o en otro lugar propuesto (es necesario especificar el lugar).
- 3. CPT Carriage Paid To o Transporte Pagado Hasta:** El vendedor debe contratar y pagar los costes de transporte hasta el lugar acordado en destino.
- 4. CIP Carriage and Insurance Paid To o Transporte y Seguro Pagados Hasta:** El vendedor entrega la mercancía al transportista o a la empresa designada por él en un lugar establecido y debe contratar y pagar los costes de transporte hasta el destino designado.

- 5. DAP Delivered at Place o Entregado en el lugar:** El vendedor cumple con la entrega de la mercancía cuando la pone a disposición del comprador en el medio de transporte de llegada, preparada para la descarga, pero sin descargar, y en el punto de destino acordado.
- 6. DPU Delivered at Place Unloaded o Entregado en el Lugar Descargado:** El vendedor completa la entrega de las mercancías y transfiere los riesgos cuando el comprador dispone de ellas en el medio de transporte de llegada, las descargas por sus propios medios y en el destino estipulado.
- 7. DDP Delivered Duty Paid o Entregado con Derechos Pagados:** El vendedor realiza la entrega de la mercancía cuando la pone a disposición del comprador en el medio de transporte de llegada, apta para la descarga (pero sin descargar) y en el punto de destino elegido, despachada para la importación.
- 8. FAS Free Alongside Ship o Franco al Costado del Buque:** El vendedor cumple con la entrega cuando la mercancía se coloca al costado del buque designado por la empresa compradora, en el puerto de embarque escogido.
- 9. FOB Free on Board o Franco a bordo:** La empresa vendedora entrega la mercancía a bordo del buque escogido por el comprador, en el puerto de embarque designado.
- 10. CFR Cost and Freight o Costo y Flete:** El vendedor entrega la mercancía a bordo del buque y debe pagar los costos y contratar el transporte hasta el puerto de destino que se concretó.
- 11. CIF Cost, Insurance and Freight o Costo, Seguro y Flete:** El vendedor entrega la mercancía a bordo del buque y debe contratar y pagar los costos, el seguro y el flete hasta el puerto de destino elegido.

Marco Legal

Legislación Aduanera

El Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (COPCI) entró en vigor mediante su publicación en el Suplemento del Registro Oficial N° 351 el 29 de diciembre del 2010, el cual está organizado por un total de 6 libros. El COPCI establece la normativa que rige para todas las personas naturales y jurídicas que desarrollen una actividad productiva en territorio nacional. Por tanto, busca promover la producción nacional, competitividad, generación de conocimiento científico y tecnológico, además, la inserción estratégica en la economía mundial (Asamblea Nacional, 2017).

El libro V del COPCI cuyo nombre es De la Competitividad Sistémica y de la Facilitación Aduanera regula la facilitación aduanera para el comercio de las relaciones jurídicas entre el Estado y las personas naturales o jurídicas que realizan actividades directa o indirectamente relacionadas con el tráfico internacional de mercancías. Para efectos aduaneros, se entiende por mercancía a todos los bienes muebles de naturaleza corporal (Asamblea Nacional, 2018).

Ley del Régimen Administrativo Portuario Nacional

Ley aplicable a las Entidades Portuarias sobre el sistema administrativo portuario nacionales, a fin de lograr una operación eficiente, coordinada y técnica. Los puertos de la República del Ecuador contarán para su administración, operación y mantenimiento como Autoridades Portuarias, organizadas como entidades de derecho público, personería jurídica, patrimonio y fondos propios, y sujetas a las disposiciones de la Ley General de Puertos (Consejo Supremo de Gobierno, 2020).

Las Autoridades Portuarias ejercerán su jurisdicción exclusivamente sobre las zonas portuarias que se hubieren determinado mediante Ley, correspondiendo al Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos. Constituyen fines específicos de las Autoridades Portuarias, dentro de sus respectivas jurisdicciones, planear, construir, mejorar, financiar, administrar y

mantener los terminales marítimos y fluviales a su cargo (Consejo Supremo de Gobierno, 2020).

Ley General de Puertos

La presente Ley tiene por objeto establecer los principios y normas, que regulan las actividades relacionadas con los puertos y terminales marítimos y fluviales del Ecuador, su construcción, desarrollo, administración, operación y control bajo el principio de equidad, ya sea que estos se realicen por personas naturales o jurídicas, públicas o privadas, así como las formas de participación de la iniciativa privada en todas estas actividades. Así mismo, esta normativa, será de aplicación y de cumplimiento obligatorio para todas las Autoridades Portuarias, sus delegatarios o concesionarios, Puertos Especiales, Terminales Portuarios Habilitados y/o Facilidades Portuarias Privadas; y, todos quienes presten servicios portuarios en las entidades inicialmente descritas (Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, 2016).

Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial

Es el ente comprometido en su totalidad en el desarrollo social y económico de la actividad marítima, fluvial y portuaria del Ecuador; contribuyendo así en el intercambio de regulación y protección de los servicios públicos del transporte marítimo y fluvial de las distintas regiones: Litoral, Sierra, Amazonía e Insular. Se encarga de Impulsar el desarrollo de la actividad portuaria y del transporte marítimo y fluvial, a través del ejercicio de las actividades como Autoridad Portuaria y Marítima Nacional, que garantice el cumplimiento de objetivos y prioridades definidos en el marco legal vigentes. Basado en 4 ejes fundamentales (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2022):

- Actualización del marco legal portuario y de transporte marítimo y fluvial.
- Fortalecimiento institucional con la modernización de estructuras.
- Implementación de planes maestros y de acción.
- Posicionamiento institucional y coordinación con actores nacionales e internacionales.

Marco Referencial

El estudio “Análisis de la escasez de contenedores en el transporte marítimo a nivel mundial año 2020”, cuyo objetivo principal es determinar cuál es el efecto del desabastecimiento de los contenedores en el transporte marítimo a nivel mundial para la economía mundial. Se utilizó una metodología descriptiva cuantitativa y se empleó un modelo econométrico de regresión lineal simple. Se concluyó que la variación mensual del volumen de los contenedores tiene un efecto directo al PIB mundial y que entre enero a julio de 2020 existió una cantidad de volúmenes globales diferentes que dependió de las políticas en la exportación e importación de cada puerto de cada país (Aguilar et al, 2022).

El trabajo investigativo “Afectación del COVID-19 en las ventas y exportaciones de las empresas ecuatorianas” se enfocó en el análisis cuantitativo de las ventas y exportaciones de las empresas ecuatorianas mediante un modelo de Regresión Discontinua en el tiempo, tomando como umbral la medida de confinamiento dictada en Ecuador el 16 de marzo de 2020. Se consideran las ventas y exportaciones de las empresas de forma mensual desde abril de 2019 hasta marzo de 2021 obtenidos del Servicio de Rentas Internas. Se reporta un efecto negativo y significativo en las ventas y exportaciones debido a la implementación de la política de confinamiento, sin embargo, este no resulta ser causal (Orellana, 2021).

En el artículo científico “Crisis económicas y Covid-19 en Ecuador: impacto en las exportaciones” se analiza estadísticamente las exportaciones del Ecuador en el periodo 1998–2020 con el objetivo de determinar cuál ha sido el impacto en el nivel de exportaciones respecto a las crisis económicas en dicho período. Se realizó un trabajo investigativo documental dónde la investigación determinó que fue el año 2015 el de menor monto en las exportaciones con una disminución aproximada del -28%, ocasionada principalmente por la caída de los precios de petróleo a nivel internacional, demostrando cuán dependiente es la economía del país de este recurso (Jumbo et al, 2020).

En otro estudio, “Covid-19: Impacto económico en las exportaciones del sector camaronero ecuatoriano en el periodo 2019-2020”, el objetivo principal fue realizar un análisis comparativo de las cifras estadísticas emitidas por el Consejo Nacional de Acuicultura, relacionadas a la exportación de camarón de dicho periodo y a través de esto determinar la magnitud del impacto económico provocado por el Covid-19 con enfoque cualitativo y método analítico-sintético. Los resultados reflejaron que la crisis en la que estuvo inmerso el sector camaronero dejó cuantiosas pérdidas monetarias para las empresas, sumado a esto el declive del precio del camarón a nivel internacional. Sobre todo, porque China encontró en el interior de uno de los contenedores trazas del virus, y como consecuencia el gobierno chino ordenó el retiro del producto de sus mercados (Álvarez et al, 2021).

Finalmente, en el trabajo científico “Estrategias post COVID-19: Desafíos para las empresas exportadoras de productos tradicionales” con objetivo identificar estrategias que permitan a las empresas exportadoras adaptarse a las transformaciones derivadas del COVID-19. Se empleó un enfoque cualitativo, con la aplicación de los métodos teóricos analítico-sintético para analizar y caracterizar las estrategias empresariales y los desafíos comerciales. Los resultados obtenidos señalan que la diversificación de mercados, de proveedores, la digitalización de operaciones y el comercio electrónico han sido las estrategias más recomendadas para enfrentar la crisis sanitaria. Si bien estas estrategias no cubren todas las necesidades de las empresas exportadoras, pueden servir de referente para robustecer el aprendizaje (Fajardo et al, 2020).

Capítulo III. Movimientos de Carga a Nivel Mundial

Covid-19 en el Comercio Internacional y Transporte Marítimo

Durante la pandemia de Covid-19, las medidas tomadas por los gobiernos de todo el mundo para prevenir la transmisión de la enfermedad, que principalmente limitaron la movilidad de las personas, han tenido un impacto significativo en los servicios de transporte y logística a nivel mundial, desde el transporte marítimo hasta la entrega de paquetes. Si bien sirvieron para proteger a las personas, desencadenaron cuellos de botella en el comercio, lo que llevó a la reducción de este y al acceso limitado de productos esenciales (OMC, 2021).

La rápida propagación de la enfermedad y las medidas adoptadas han tenido graves consecuencias para las principales economías del mundo. Gran parte de las actividades productivas se interrumpieron debido al cierre de fronteras, primero en Asia, luego en Europa, América del Norte y el resto del mundo. Esto llevó a un fuerte aumento del desempleo, especialmente en los Estados Unidos, con una reducción de la demanda de bienes y servicios (Comisión Económica para América Latina y el Caribe, 2020).

En todos los países, los trabajadores portuarios han sido declarados personas esenciales durante la pandemia Covid-19. Debido a la naturaleza de su trabajo actúan en primera línea de exposición al virus. A pesar de la digitalización y la automatización de diversos procesos en los puertos, el factor humano sigue siendo el elemento decisivo para garantizar la correcta ejecución de las operaciones. Los trabajadores están involucrados en todas las tareas tales como la navegación de buques en el puerto, carga y descarga, inspección aduanera, operación de grúas y montacargas, conducción de camiones, administración de patios y almacenes, servicios administrativos y la gerencia, entre otros (Álvarez, 2021).

Dicho esto, la inevitable escasez de mano de obra en los puertos de contenedores ha afectado a la productividad de las operaciones marítimas y ha provocado congestiones portuarias en todo el mundo. De igual manera, el mercado laboral se vio afectado en términos de oferta en la producción de

bienes y servicios, así como de demanda en consumo e inversión. Debido a las restricciones de viaje, los cierres de fronteras y las medidas de cuarentena, en muchos casos los trabajadores se vieron imposibilitados de acudir a trabajar y realizar sus actividades profesionales, y en otros, falta de implementos de protección exponiéndose a riesgos de contagio que desafortunadamente desencadenaban un escenario trágico (Organización Internacional del Trabajo, 2020).

Las interrupciones a las logísticas globales por el Covid-19 continúan afectando a las empresas y a los consumidores a medida que los bienes que fluyen de mercados como América del Norte y Europa, sudeste asiático e India se ven restringidos debido a que los principales puertos y aeropuertos del mundo prolongan los cierres. Esto ha creado un efecto dominó en la cadena de suministro global, lo que eventualmente provoca una acumulación de carga, afectando a los barcos en ruta que se dirigen a los puertos, se desvíen al llegar a los principales centros de transbordo, lo que limita el flujo del comercio global (Rivera, 2022).

Además, las importaciones y exportaciones inconsistentes en los mercados internacionales, especialmente en China, Estados Unidos y la Unión Europea, ha interrumpido los flujos de contenedores, lo que ha provocado una grave escasez de contenedores en Asia. 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 cierres y restricciones por la pandemia (Yim, 2021).

Mientras tanto, el trabajo desde casa, las compras en línea y las crecientes ventas de computadoras supusieron una demanda sin precedentes para las cadenas de suministro. 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 debidas al Covid-19, de entrada y salida de las regiones portuarias y la congestión en los puertos (Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, 2021).

De hecho, el desajuste entre el aumento de la demanda y la reducción de la capacidad de oferta acarrió a tarifas de fletes de contenedores récord en prácticamente todas las rutas comerciales de contenedores. Por ejemplo, la tarifa al contado del Índice de Carga Contenerizada de Shanghái (SCFI) en la ruta Shanghái-Europa era inferior a 1.000 dólares por TEU en junio de 2020, incrementó a 4.000 dólares por TEU a finales de 2020, y a 7.395 dólares a finales de julio de 2021. Por si fuera poco, los propietarios de la carga se enfrentaron a retrasos, recargos y otros costes, y siguieron encontrando dificultades para garantizar el rápido traslado de sus contenedores (Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, 2021).

En base a lo mencionado anteriormente, también se evidenció que, en los momentos más difíciles, el precio del transporte llegó a los 18.000 dólares y ahora está en un promedio de 12.000 dólares. No obstante, las navieras están aplicando recargos por congestión portuaria o riesgo de guerra. Lo que no se paga en el transporte marítimo, se lo paga después con recargos arbitrarios en base a su interpretación de la coyuntura logística (Molpeceres, 2022).

Origen de la Escasez de Contenedores

Desde marzo de 2020, la economía mundial se vio obligada a ralentizarse durante el estallido de la pandemia, generando graves complicaciones como congestión y restricciones en los puertos, reducción de personal portuario y barcos en las navieras, y cierre de agencias logísticas. Con las fronteras cerradas y las personas encerradas, la demanda de productos bajó, muchas empresas cerraron y consecuentemente, el transporte marítimo mermó, se pusieron menos barcos de carga en circulación y menos contenedores.

En general, la situación sanitaria ha hecho que no haya embarcaciones y contenedores vacíos, por lo que ha habido una escasez masiva, pues la falta de movimiento de contenedores marítimos dejó grandes volúmenes estancados en puertos de todo el mundo, en especial, en Asia, Europa y Estados Unidos. Muchos de los contenedores se encontraban en depósitos,

mientras que otros quedaron represados en los puertos de carga y el resto estuvieron a bordo de embarcaciones, especialmente en las líneas transpacíficas. La disponibilidad de contenedores en varias partes del mundo ha sido afectada porque grandes volúmenes de éstos se encuentran en lugares donde su uso no es requerido. Ello, a su vez, es reflejo de los fuertes desbalances existentes en el comercio mundial (SICEX, 2021).

Debido a las circunstancias, no era posible enviar los contenedores de regreso a China, lo que incitó que las exportaciones se demoraran en salir hasta tres semanas en comparación con lo estipulado inicialmente, creando un aumento desproporcionado de la oferta y demanda en términos de espacios en contenedores y provocando un impacto negativo en toda la cadena logística. Todo este complejo escenario se produjo por una insólita escasez de espacio disponible para transportar productos de Asia a Occidente (Trafimar Logistics, 2021).

Sin embargo, la economía se fue recuperando gracias a que China logró que las fábricas retomaran sus actividades en poco tiempo. Al darse cuenta de que muchos países necesitaban implementos de seguridad para controlar la pandemia, los chinos se convirtieron en el principal proveedor de suministros médicos del mundo. Esto siguió causando conflictos, ya que el incremento inusual de las actividades comerciales del Gigante Asiático y la alta demanda se han enfrentado con la escasez de mano de obra, la falta de capacidad de transporte y la reducción de barcos por parte de las navieras, elevando la tarifa de los fletes.

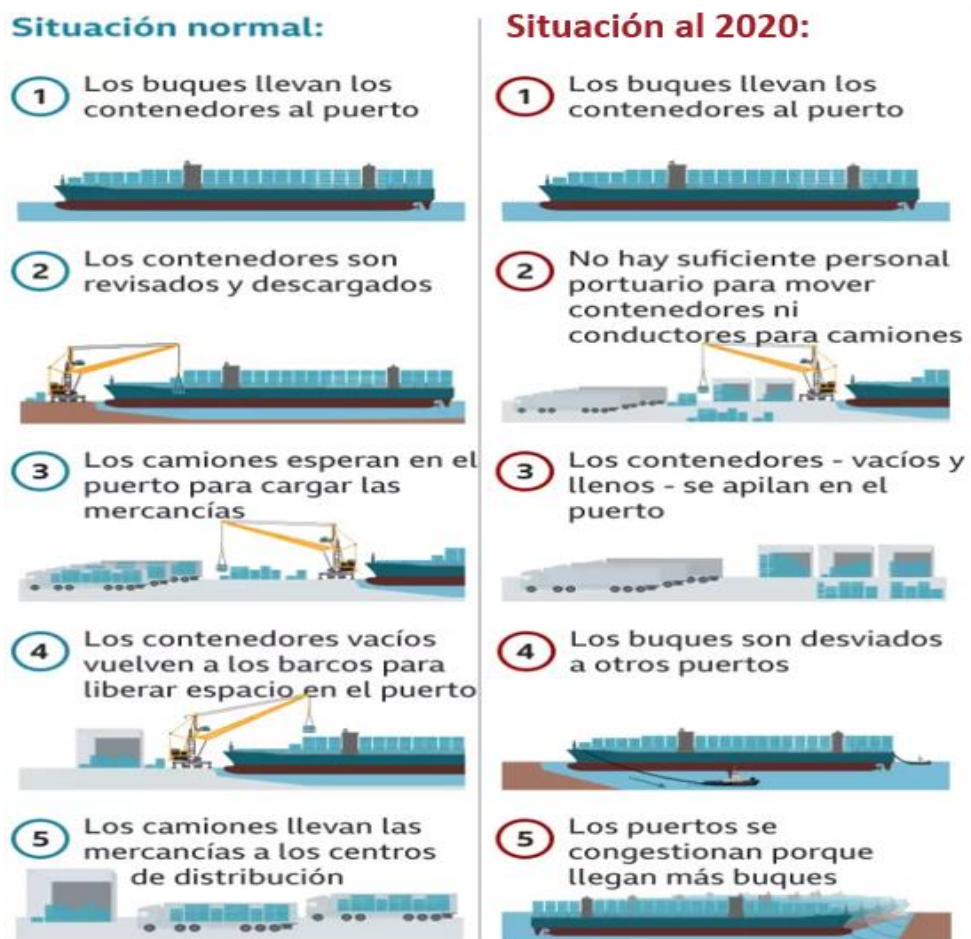
En Estados Unidos, los contenedores se demoraron en evacuar por la poca mano de obra. Tampoco había suficientes conductores para transportar los contenedores hacia el interior del país, generando aún más demora en el despacho de contenedores y aumento de los costos. Esto se demuestra en el hecho de que antes de la pandemia un contenedor en Estados Unidos se demoraba aproximadamente 2 días en retornar al puerto luego de estar en el lugar de destino de la mercancía, ahora este proceso duró entre 1 y 2

semanas (Federación Colombiana de Agentes Logísticos en el Comercio Internacional, 2021).

De igual forma, la escasez de mano de obra en industrias clave y el deterioro de las condiciones por la pandemia impulsaron las movilizaciones de sindicatos y trabajadores en ese país. Horarios prolongados y sueldos bajos, además de un déficit de seguridad laboral, muchos trabajadores argumentaron que durante la pandemia debieron soportar una carga adicional para compensar el trabajo de los que se quedaban en casa. En agosto del 2021, 4,3 millones de estadounidenses dejaron su trabajo, casi el 3% de la masa laboral del país, descontentos con condiciones laborales deterioradas por la crisis sanitaria (Sánchez, 2021).

Figura 3

Comportamiento normal y durante pandemia de buques y puertos.



Fuente: BBC News.

Covid-19 en los Principales Puertos Mundiales

China: Crisis desde el 2020 hasta la actualidad

La llegada de la Covid-19 al mundo ha propiciado una incertidumbre en el transporte marítimo debido a la escasez de barcos y contenedores, y la alta demanda de los consumidores. En 2020, en plena pandemia de Covid-19, fue la última vez que la cadena de suministro china fue tan inestable. Principalmente, el cierre del tercer puerto más activo del mundo, Ningbo-Zhoushan situado en China paralizó las transacciones, provocando que millones de productos sufran retrasos en su distribución, lo que provocó un cuello de botella logístico y caos en el transporte marítimo. No solo la falta de mecanismos es el problema, también el coste ha aumentado desmesuradamente tras la propagación de la Covid (AS, 2022).

En los primeros días de abril decenas de ciudades chinas se encontraron bajo confinamientos parciales o totales, después de un nuevo auge de aumentos en casos de coronavirus (Orgaz, 2022). Como resultado, el puerto de Shanghái está sufriendo un importante colapso que amenaza con provocar nuevas roturas en la cadena de suministro durante el resto del año. La crisis de suministros que azotó al mundo desarrollado tras la paralización de las fábricas en China por la pandemia amenaza con volver a coger fuerza tras las restricciones decretadas por el gigante asiático para evitar nuevos contagios (Molpeceres, 2022).

Debido a la propagación de la variante ómicron, Shanghái, con 25 millones de habitantes y un peso vital para la economía del país, siendo el mayor centro de fabricación y exportación de China sufre la peor ola desde la originada en Wuhan hace más de dos años. Pero esta metrópolis china no es solo un centro financiero global, es también uno de los puertos de mercancías más importantes del comercio internacional. Sin embargo, el confinamiento al que está sometida la ciudad dificulta la llegada y salida de los camiones del puerto y tienen que llevarse las mercancías por carretera o distribuir las a las fábricas cercanas (Orgaz, 2022).

El confinamiento de cuatro semanas en Shanghái y la posibilidad de otro gran encierro en Pekín amenaza nuevamente al sector logístico. Primero fue la crisis marítima de la segunda mitad de 2021, provocada por un exceso de demanda y un acaparamiento de barcos por parte de China, que multiplicó por cinco el precio de los fletes marítimos y duplicó el tiempo medio de recepción de la mercancía, de cuatro a ocho semanas. El segundo episodio se produjo con el encarecimiento en cadena del petróleo y de todas las materias primas, lo que ha obligado a los clientes a reducir sus pedidos y, por lo tanto, la mercancía a transportar (Molina y Díaz, 2022).

En la actualidad se vive el tercer episodio parte del encierro en Shanghái. La imposición de nuevas restricciones en China supone una puntilla más para el sector de la logística y el transporte, especialmente para el transporte marítimo mundial (Molina y Díaz, 2022). La pesadilla del colapso del comercio marítimo no ha terminado, cuando las economías todavía sufren parte de las presiones inflacionistas por la ruptura de la cadena de suministro en 2021. Las duras medidas que está tomando China en su política para contener los rebrotes de coronavirus llamada Covid Cero arrastran al transporte a una nueva crisis del comercio global y provocar un nuevo colapso en el transporte marítimo, afectando ya a las conexiones entre Asia con Estados Unidos y Europa (Jiménez, 2022).

Tras el anuncio de medidas para evitar la propagación del Covid-19 en esa región china, el transporte de mercancías por carretera hasta el puerto de Shanghái se ve fuertemente afectado, al punto de operar al 25% de su capacidad. Así, muchas mercancías no llegan a los muelles, lo que hace que se acumule más de 500 barcos a la espera de recibir su carga. En 2021, las instalaciones portuarias de la capital financiera y comercial de China manejaron el 17% del tráfico de contenedores del país y dio salida al 27% de las exportaciones del gigante asiático (Molpeceres, 2022).

La paralización del tráfico de contenedores en Shanghái, la ciudad con el puerto más activo del mundo tensará aún más la cadena de suministros global y lastrará la competitividad de un sector vital para las economías en el

que cualquier cambio, por pequeño que sea, afecta a todos los eslabones de la cadena. Además, esta problemática agudizará la inflación a la que nos venimos enfrentando desde hace ya meses (Molina y Díaz., 2022).

En concreto, el tiempo medio que tarda un producto procedente de China a Estados Unidos es de 111 días, cerca del récord que se estableció en enero 2022 de 113 días. Para Europa, ha superado los 120 días. Las estrictas normas que están aplicando las autoridades chinas para evitar los nuevos brotes de Covid están provocando un nuevo caos. Los puertos del gigante asiático vuelven a registrar imágenes de gigantes buques de carga fondeados en mar abierto a la espera de ser llamados para descargar o recibir carga (Jiménez, 2022).

Colapso en Puertos en Los Ángeles/Long Beach

El aumento dramático de las compras en línea durante la pandemia y la falta de transportistas y camiones provocaron caos en las terminales de los puertos de Los Ángeles y Long Beach, los dos más importantes del país. En el centro del problema están los puertos cercanos de Los Ángeles y Long Beach, California, por donde ingresa el 40% de contenedores a Estados Unidos, y se han convertido en una representación gráfica de la preocupante parálisis del suministro estadounidense (Segura, 2021).

Con enormes buques esperando para entrar, llenos de contenedores y atascados. Así se encontró el gigantesco puerto de Los Ángeles, mientras los camiones hacían interminables filas para poder cargar los productos. Esta situación reflejó los problemas logísticos que están provocando escasez de productos de consumo corriente en medio mundo, lo que está incrementando la inflación y aplacando la recuperación de las economías (Menéndez, 2021).

Grandes buques continuaron uniéndose al cuello de botella en los puertos de Los Ángeles y Long Beach, ya que las líneas navieras y sus clientes de carga tienen pocas opciones para restablecer numerosas cadenas de suministro que transportan mercancías a los Estados Unidos. Aunque algunos barcos se han dirigido a otras puertas de entrada de importación, y

un puñado de cargadores han fletado embarcaciones más pequeñas para mover mercancías a través de otros puertos, la desviación fue menor en comparación con los cientos de miles de contenedores inactivos en las aguas del sur de California (Milenio, 2021).

En Estados Unidos, específicamente el problema de almacenamiento se soportó en los puertos de Los Ángeles y Long Beach en California. La carga se acumuló con decenas de miles de contenedores atascados en puerto y un récord de 110 buques que esperaron para atracar, de los cuales la gran mayoría eran portacontenedores. El problema es que los contenedores fueron apilados en los muelles, pero no hubo mano de obra suficiente para gestionarlos. Esto implicó que los barcos tuvieran que esperar cada vez más a que se libere espacio, con tiempos de espera de hasta tres semanas (Prosertek, 2021).

Movimientos de Carga a Nivel Mundial

Distribución de Contenedores en Pandemia Covid-19

Conseguir contenedores de 40 y 20 pies para transportar mercancías a todo el mundo, en su mayoría en corto plazo, se convirtió en una tarea colosal y muy costosa, lo que representa una afectación, no solo en el ámbito económico, sino también en los impactos y efectos conexos derivados de esta carestía como desabastecimiento, precios altos en materias primas y más. Si antes de la pandemia se podía lograr una reserva con 10 días de anticipación, durante la misma, se requirieron seis semanas o más (Departamento Económico y de Comercio Exterior de la Cámara de Comercio de Quito, 2021).

Con el colapso de los puertos, los costos de envío de contenedores estuvieron en niveles récord. Una solución que se adoptó fue la de aumentar el número de contenedores para cada barco, pero lejos de haber aliviado la situación, esto solo agravó el problema. Los barcos estuvieron más llenos que nunca. Antes de la pandemia, en puertos como el de Long Beach en Los Ángeles, un barco tradicionalmente solía trasladar alrededor de 4.000 contenedores, ahora ese número aumentó hasta los 7.000 contenedores (Pérez, 2021).

Listado de Puertos Mundiales más Importantes

Los 10 puertos con más tráfico de contenedores del mundo movieron más de 250 millones de TEUS en 2021, un crecimiento de alrededor del 3,4% con respecto al año anterior. Como se puede observar en la Tabla 1, el puerto de Shanghái es el primero en este listado, lugar que ha ocupado por los últimos 12 años. Así mismo es importante mencionar que los tres puertos con menor tráfico de contenedores en 2021 en comparación con 2020 son Antwerp o Amberes en Bélgica, el puerto griego de El Pireo y el chino de Yingkou (El Mercantil, 2022).

Por lo anteriormente mencionado, el puerto de Shanghái es el de mayor tráfico del mundo. El año pasado registró un volumen de más de 47 millones de contenedores. De ahí que cualquier distorsión en su funcionamiento impacte en el comercio y la producción de todas las economías mundiales. Los expertos consideran que en la actualidad está operando al 25% de su capacidad, como consecuencia de las duras restricciones impuestas por el Gobierno chino para frenar el enésimo brote de Covid. Evidentemente 7 de los 10 puertos de contenedores más grandes del mundo, están en China (Molina y Díaz, 2022).

Tabla 1

Listado de 10 puertos mundiales más importantes medidos en millones de TEUS.

PUERTOS MUNDIALES CON MÁS TRÁFICO DE CONTENEDORES				
PUERTO	PAÍS	2019	2020	2021
Shanghái	China	43,3	43,5	47,0
Singapur	Singapur	37,1	36,8	37,4
Ningbo Zhoushan	China	27,5	28,7	31,0
Shenzhen	China	25,7	26,5	28,7
Guangzhou Nansha	China	23,2	23,1	24,1
Qingdao	China	21,0	22,0	23,7
Busán	Corea del Sur	21,9	21,8	22,6
Tianjin	China	17,3	18,3	20,2
Los Ángeles Long Beach	Estados Unidos	16,9	17,3	20,0
Hong Kong	China	18,3	17,3	17,7

Elaboración de Madison Peñafiel Lascano.

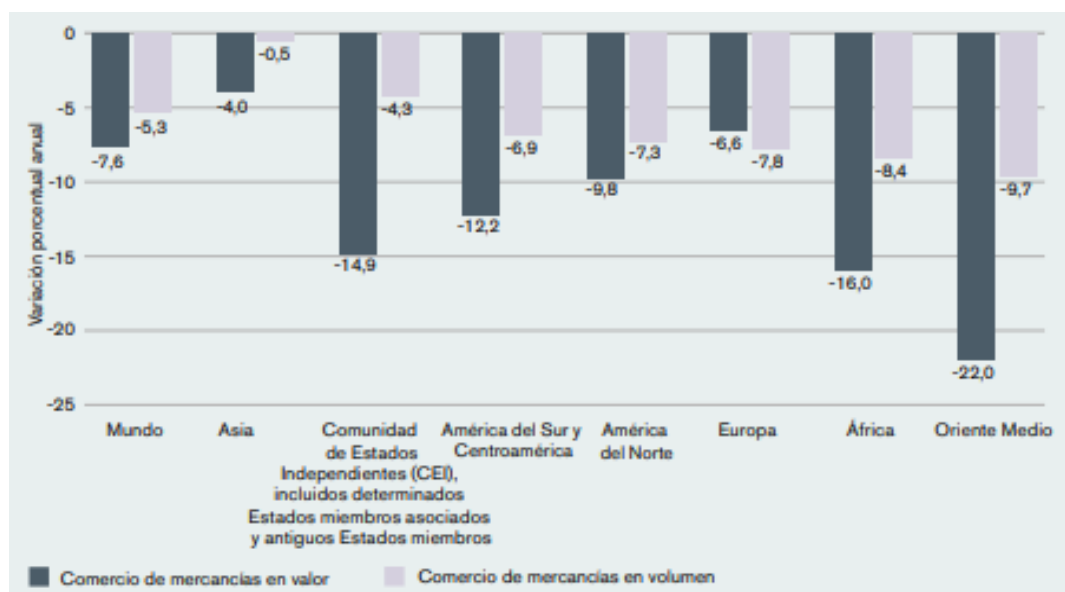
Fuente: Alphaliner.

Año 2020

En 2020, todas las regiones registraron un declive en la comercialización de mercancías. El comercio en dólares nominales de los Estados Unidos disminuyó de forma más pronunciada que el comercio en términos de volumen. Los efectos de la pandemia sobre la comercialización de mercancías variaron de una región a otra. El descenso en Asia de solo un 0,5% en 2020 se originó por varias razones: Asia padeció la Covid-19 antes que otras regiones, gestionó la crisis de manera rigurosa y es una proveedora mundial de bienes de consumo y productos médicos (Barleta y Sánchez, 2021).

Figura 4

Comercio mundial de mercancías, por regiones, 2020 (Variación porcentual anual).



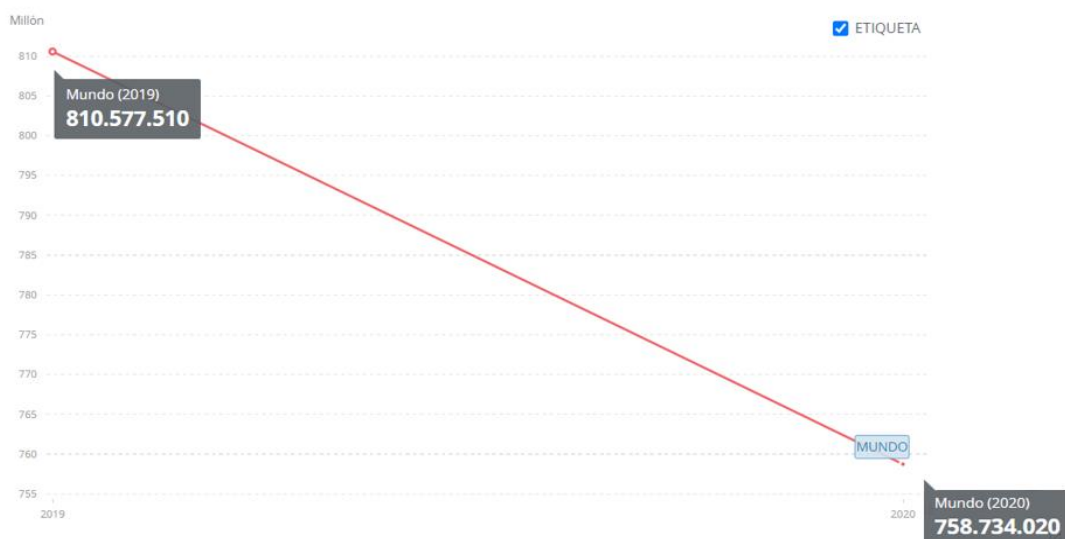
Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe.

El comercio vía contenedores a nivel mundial, medido en TEUS, ya a principios de 2020 demostró cifras negativas interanuales en comparación con 2019. En mayo de 2020 la caída se empieza hacer notoria, con una variación interanual de -11,4%. En julio de 2020 las cifras interanuales casi se igualan en niveles respecto al mismo período de 2019, llegando a -0,1%, para en agosto ya empezar a demostrar cifras positivas de variaciones interanuales, que persisten hasta diciembre. El acumulado de enero a diciembre de 2020 con respecto a 2019 es de -0,9% a nivel mundial (Barleta y Sánchez, 2021).

Sin embargo, según datos del Banco Mundial para el año 2019 el tráfico marítimo mundial de contenedores fue de 810.577.510. Mientras que para finales del 2020 hubo un decrecimiento, por lo cual, se registró un movimiento total de contenedores de 758.734.020. Debido a las consecuencias del Covid-19 en el transporte marítimo, existió una pérdida de 51.843.490 contenedores en el 2020 con respecto al año anterior representados en -6,4% (Banco Mundial, 2020).

Figura 5

Tráfico marítimo de contenedores (TEU: unidades equivalentes a 20 pies) del 2019-2020.



Fuente: Banco Mundial.

En América Latina, en marzo de 2020 se muestra una variación de 0,7% en comparación con el mismo período en 2019, para en abril 2020 sufrir una brusca caída de -15,8%, manteniendo en mayo y en junio variaciones negativas de -16,8% y -16,1%. En octubre las variaciones interanuales vuelven a ser positivas, pero no lo suficiente como para recuperar los niveles de 2019. En el acumulado de enero a diciembre hubo una variación de -2,9% en comparación con 2019 (Barleta y Sánchez, 2021).

Figura 6

Variación interanual del comercio vía contenedores de enero a diciembre de 2020 en comparación con 2019 de América Latina y el mundo.

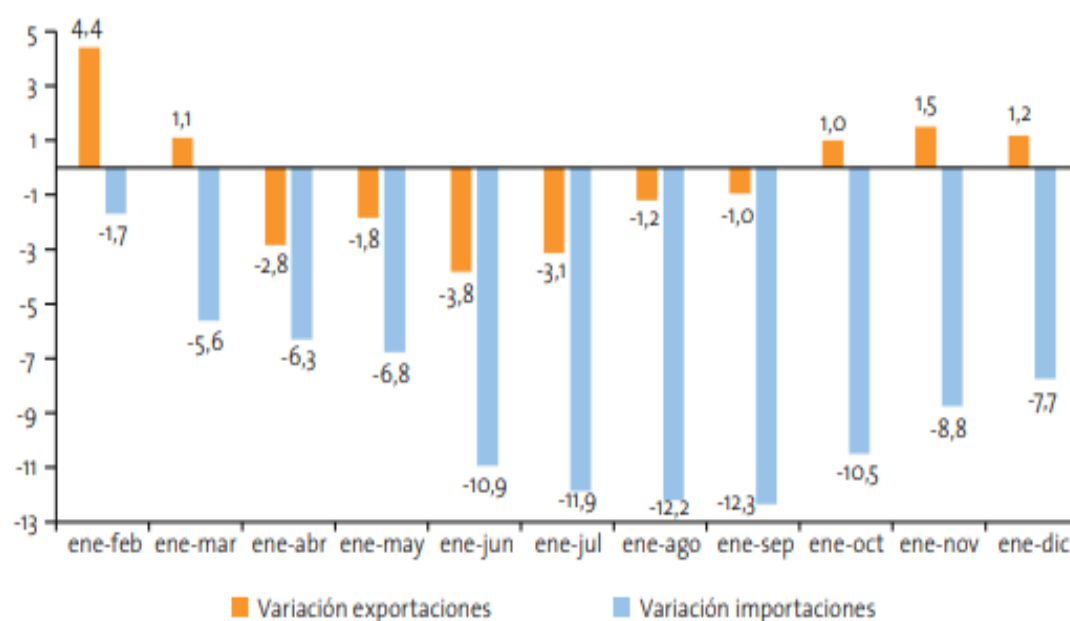
	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	Acumulado enero-diciembre
América Latina		5,2	0,7	-15,8	-16,8	-16,1	-6,6	-2,4	-1,3	3,2	7,6	5,2	-2,9
Mundo	1,8	-6,0	-4,2	-13,1	-11,4	-3,9	-0,1	1,7	6,9	5,3	7,8	4,0	-0,9

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe.

En la costa oeste de América del Sur (COAS), en comparación con el año anterior, Perú y Chile presentan cifras negativas en el acumulado a lo largo de 2020 en las exportaciones e importaciones. Sin embargo, Chile en el último trimestre de 2020 empezó a demostrar señales muy leves de una recuperación (1%) en las exportaciones. Ecuador y Colombia, presentan cierta volatilidad a lo largo del año en el acumulado intermensual de 2020, en comparación con el año anterior (Barleta y Sánchez, 2021).

Figura 7

Costa Oeste de América del Sur: exportaciones e importaciones vía contenedores marítimos, variación interanual de los acumulados por grupos de meses, 2020 en comparación con 2019.

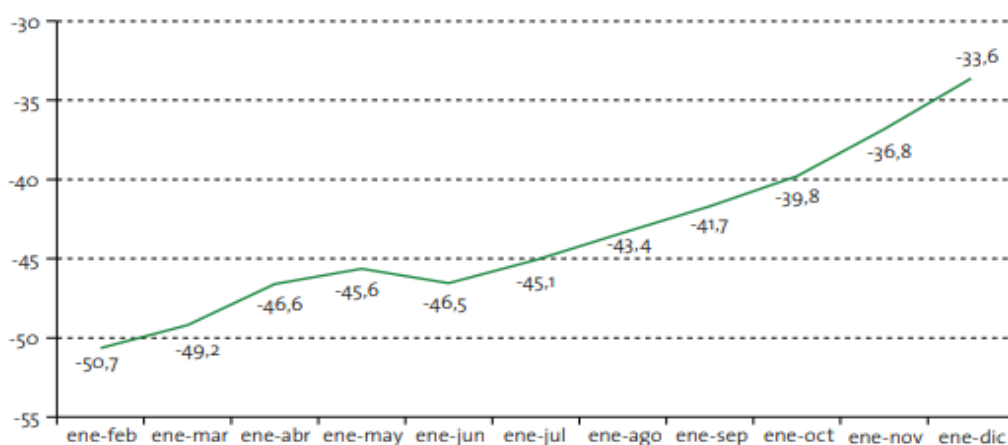


Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe.

Por otra parte, en los cambios de rutas marítimas e impacto en el trasbordo regional, la Costa Oeste de América del Sur todo el año de 2020 en comparación a 2019 presentó cifras muy negativas en la variación interanual de transbordo (Barleta y Sánchez, 2021).

Figura 8

Costa Oeste de América del Sur: transbordo, variación interanual de los acumulados por grupos de meses, 2020 en comparación con 2019.

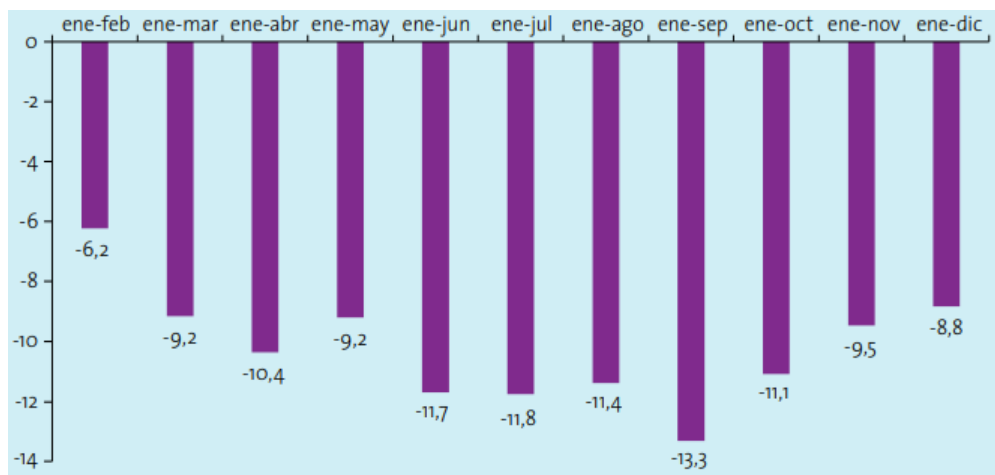


Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe.

Por su parte, en la COAS, el throughput presentó variaciones interanuales negativas en 2020, con respecto a 2019, llegando al máximo de -11,8% en el acumulado de enero a julio. Para el cálculo de la COAS, fueron considerados los puertos de Guayaquil y Puerto Bolívar en Ecuador, que en 2019 representaron el 98,9% del throughput en el país (Barleta y Sánchez, 2021).

Figura 9

Costa Oeste de América del Sur: throughput, variación interanual de los acumulados por grupos de meses, 2020 en comparación con 2019.



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe.

Año 2021

En la figura 10 se puede observar la variación en TEU del comercio internacional vía contenedores, en distintas regiones del mundo y el total mundial en distintas fechas entre 2019-2021 en comparación con 2020, y 2021 en comparación con 2019. La región de América Latina fue fuertemente afectada a principios de la pandemia, lo que causó que el año 2020 terminara con variaciones negativas con respecto al año anterior. Luego se mostró señales de recuperación durante el año 2021, con variaciones muy positivas respecto al año 2019 (Barleta y Sánchez, 2022).

Figura 10

Variaciones del comercio marítimo internacional vía contenedores por subregiones en períodos indicados en el cuadro.

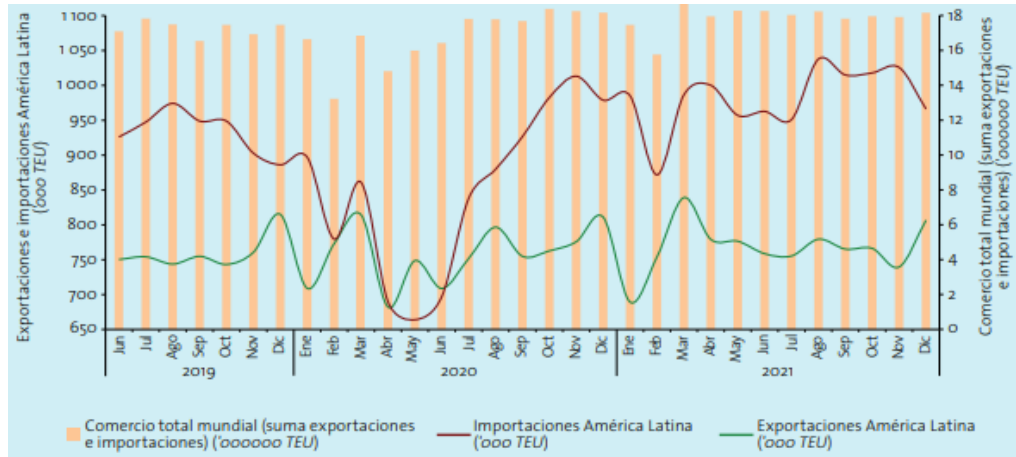
Regiones	Acumulado enero-junio 2020 respecto a 2019	Acumulado enero-diciembre 2020 respecto a 2019	Acumulado enero-junio 2021 respecto a 2020	Acumulado enero-diciembre 2021 respecto a 2020	Acumulado enero-junio 2021 respecto a 2019	Acumulado enero-diciembre 2021 respecto a 2019
América del Norte	-8,2	0,5	20,9	8,9	9,9	9,4
Asia	-5,4	-0,1	13,3	6,4	6,7	6,3
Total mundial	-7,0	-1,3	13,3	5,8	5,1	4,6
América Latina	-12,2	-5,7	14,8	8,1	0,8	2,5
Europa	-7,5	-3,0	11,0	5,1	2,7	2,1
Australasia y Oceanía	-2,8	0,6	7,6	1,3	4,5	1,8
África Subsahariana	-9,5	-3,6	9,4	1,9	-1,0	-1,8
Subcontinente Indio y Medio Oriente	-9,0	-3,1	8,9	1,1	-0,8	-2,1

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe.

Si se separan las exportaciones de las importaciones, América Latina logró dar señales de recuperación en 2021 en comparación con 2019. En agosto de 2021 las importaciones fueron 6.5% mayores que durante la misma fecha en 2019, y este mes fue el de mayor movimiento de importaciones en ambos años. Además de la separación de las exportaciones e importaciones de AL se muestra el volumen del comercio marítimo mundial vía contenedores, que durante 2019 y 2020 demuestra cierta volatilidad, mientras en 2021 logró alcanzar niveles estables y variaciones positivas con respecto a 2019 (Barleta y Sánchez, 2022).

Figura 11

Variaciones del comercio marítimo internacional vía contenedores exportaciones e importaciones para América Latina y total del comercio para el total mundial de junio 2019 a diciembre 2021 en TEU.

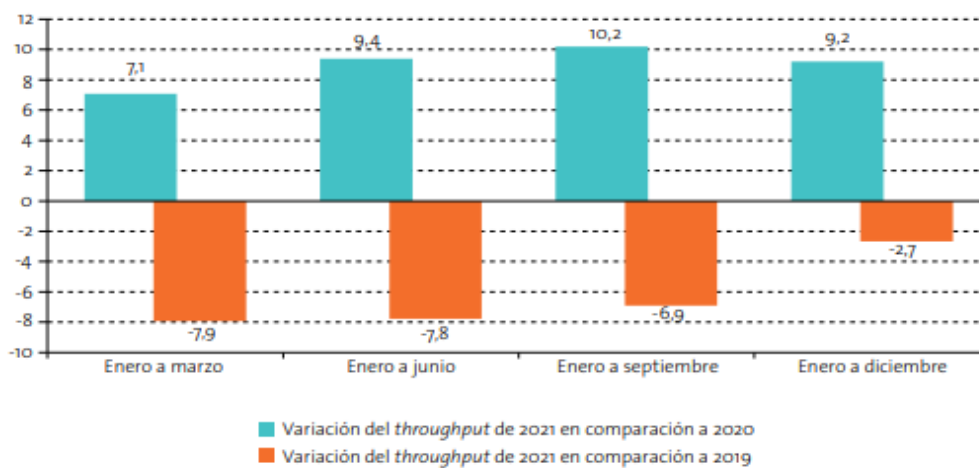


Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe.

Con respecto al throughput regional, si se compara el año 2021 con 2019 para determinar si el sector se está recuperando, la costa oeste de América del Sur (COAS) tuvo una variación negativa en 2021 comparado a 2019, de -2,7%. La figura 12 incluye Guayaquil (todas las terminales, públicas y privadas) en Ecuador, El Callao en Perú, Arica, Iquique, San Antonio, Talcahuano/San Vicente y Valparaíso en Chile y Buenaventura en Colombia, representan el 92,9% del movimiento portuario de COAS (Barleta y Sánchez, 2022).

Figura 12

Variación del throughput de puertos seleccionados en la Costa Oeste de América del Sur (COAS) entre 2021 y 2020, y entre 2021 y 2019, por períodos indicados.



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe.

Capítulo IV. Movimientos de Carga en Ecuador

En este capítulo, una vez que hemos determinado los movimientos de carga mundiales y regionales, se analizarán los movimientos de carga a nivel país Ecuador, mismos que se reflejarán en el desarrollo de este apartado.

Exportaciones

Los productos ecuatorianos de calidad están presentes en diferentes mercados internacionales en todo el mundo por el destacado trabajo y esfuerzo de las empresas de cada uno de los sectores industriales del país. Durante la pandemia, las cadenas de producción y exportación que estuvieron operando cumplieron con las normas y medidas de bioseguridad tanto para los trabajadores de las industrias como para los productos; el objetivo era mantener abastecido al país y no aplacar las exportaciones ecuatorianas a los distintos mercados internacionales (Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca, 2020).

Ecuador es conocido como un país exportador de banano, cacao, camarón, flores naturales, madera y por supuesto: petróleo. La pandemia por Covid-19 se convirtió en una oportunidad para que otros productos puedan aparecer en los mercados internacionales como la uvilla, café, brócoli, quinoa y otros. Dicho esto, los principales mercados internacionales donde se concentra gran cantidad de consumidores de productos ecuatorianos son Estados Unidos, Asia y Europa (El Universo, 2021).

Entre las exportaciones nacionales, se evidencia que el 79% son de productos primarios y el restante 21% corresponde a productos industrializados. En el año 2021 las exportaciones de ambos tipos de productos lograron superar las del 2019, lo cual indica que los industrializados también están tomando fuerza. Los principales productos no petroleros industrializados son los otros productos elaborados del mar, las manufacturas de metales, químicos y fármacos, elaborados de cacao y manufacturas de textiles, todos superan las cifras de 2019. En este sentido, el incremento de los productos industrializados es un paso importante para el país, ya que si se

impulsan estos sectores se puede generar mayor valor agregado en el futuro (Suárez, 2022).

El camarón resaltó durante el 2021, pues es el producto no petrolero más exportado, alcanzó los \$5.323 millones, también cifra récord, más de \$1.400 millones que en 2020 o en 2019. El camarón, además, supera en gran medida las exportaciones de banano y plátano. Incluso para el 2021, las exportaciones de banano y plátano disminuyeron en comparación con el 2020, pero aun así superan las del 2019. El cacao es otro producto que registra cifra récord dentro de los productos de exportación tradicionales con \$940,3 millones.

Con relación a lo anteriormente mencionado, en las tablas 2 y 3 se evidencia la evolución total de exportaciones no petroleras en toneladas métricas y en valor USD FOB en millones de los años 2019-2021, dónde anualmente se observa un incremento. El total de exportaciones no petroleras para el año 2020 fue de 11.831 toneladas métricas que en valor USD FOB es representado en \$15.105 millones. Para el 2021, el total fue de 12.719 toneladas métricas, 888 toneladas más con respecto al año anterior, en valor USD FOB fue de \$18.091,9.

Sin embargo, a pesar del aumento de las exportaciones, sí hubo un impacto y pérdida potencial de las exportaciones, debido a la crisis logística y al incremento del costo de los fletes. El aumento de la demanda mundial de contenedores no ha sido abastecido, creando cuellos de botella en los puertos, tanto por falta de trabajadores como por el cumplimiento de protocolos de bioseguridad por la pandemia. Lo que significa, un incremento anual del 10% en costos de transporte, lo que se traduce en una pérdida potencial de \$110 millones de dólares al sector exportador.

Tabla 2*Total de exportaciones no petroleras en toneladas métricas 2019-2021.*

	EXPORTACIONES NO PETROLERAS EN TONELADAS						
	2019	2020	2021	VARIACIÓN 2020-2019	V% 2020/2019	VARIACIÓN 2021-2020	V% 2021/2020
Exportaciones No Petroleras	10.888,00	11.831,00	12.719,00	943,00	8,66%	888,00	7,51%
Tradicional	7.913,00	8.396,00	8.382,00	483,00	6,10%	-14,00	-0,17%
No Tradicional	2.975,00	3.436,00	4.337,00	461,00	15,50%	901,00	26,22%

Elaboración de Madison Peñafiel Lascano.

Fuente: Banco Central del Ecuador.**Tabla 3***Total de exportaciones no petroleras en valor USD FOB 2019-2021.*

	EXPORTACIONES NO PETROLERAS EN VALOR USD FOB MILLONES						
	2019	2020	2021	VARIACIÓN 2020-2019	V% 2020/2019	VARIACIÓN 2021-2020	V% 2021/2020
Exportaciones No Petroleras	13.649,80	15.105,00	18.091,90	1.455,20	10,66%	2.986,90	19,77%
Tradicional	8.339,10	8.812,60	10.194,50	473,50	5,68%	1.381,90	15,68%
No Tradicional	5.310,70	6.292,40	7.897,50	981,70	18,49%	1.605,10	25,51%

Elaboración de Madison Peñafiel Lascano.

Fuente: Banco Central del Ecuador.

Importaciones

Ecuador es un país importador dónde el sector industrial tiene los porcentajes más altos de importaciones de materias primas y bienes, seguido también de sectores agrícolas, transporte y construcción. Sin embargo, las importaciones a Ecuador se concentran en las áreas de materias primas bienes de consumo, bienes de capital, combustibles y lubricantes (Ascecx Logic, 2021).

La mayor parte de las importaciones proceden de China y Estados Unidos. Esto se debe en primer lugar a los costos y a la facilidad de conseguir proveedores. La competencia en el continente asiático es muy alta, lo que influye directamente en los precios. Los acuerdos comerciales con diversos países han favorecido al comercio exterior. Los tratados con la Unión Europea, la Asociación Europea de Libre Comercio (EFTA) y Reino Unido brindarán mayores oportunidades a importadores y sobre todo exportadores (Ascecx Logic, 2021).

En el ámbito de Latinoamérica, la firma del Acuerdo de Integración Comercial entre la República de Ecuador y Chile, permitirán las importaciones a Ecuador de algunos productos con un impuesto menor, tales como: aceites y grasas vegetales, trigo, harina de trigo, pastas, edulcorantes, carnes de bovinos y semillas. Actualmente desde este país se traen frutas, productos químicos, cereales y enlatados (Ascecx Logic, 2021).

El crecimiento en valor de las importaciones en 2021 responde, sobre todo, a un alza en los rubros de combustibles y de materias primas. Medidas por valor, las importaciones de combustibles han crecido 78% entre enero y diciembre de 2020 y en volumen el aumento ha sido de 15%. En el caso de las materias primas el incremento en valor fue de 51% en el mismo período, en cambio, en volumen el crecimiento fue de 24%. Les siguen los bienes de consumo, con un aumento de 25% en valor y de 15% en volumen. Y los bienes de capital con un incremento de 19% en valor y de 30% en volumen (Coba, 2022).

Tabla 4*Total de importaciones en toneladas métricas 2019-2021.*

	IMPORTACIONES TOTALES EN TONELADAS						
	2019	2020	2021	VARIACIÓN 2020-2019	V% 2020/2019	VARIACIÓN 2021-2020	V% 2021/2020
Total Importaciones	10.159,00	9.316,00	11.487,00	-843,00	-8,30%	2.171,00	23,30%
Bienes de Consumo	1.214,00	998,00	1.148,00	-216,00	-17,79%	150,00	15,03%
Materias Primas	8.378,00	7.916,00	9.821,00	-462,00	-5,51%	1.905,00	24,07%
Bienes de Capital	556,00	395,00	512,00	-161,00	-28,96%	117,00	29,62%
Diversos	11,00	7,00	6,00	-4,00	-36,36%	-1,00	-14,29%

Elaboración de Madison Peñafiel Lascano.

Fuente: Banco Central del Ecuador.**Tabla 5***Total de importaciones en valor USD FOB 2019-2021.*

	IMPORTACIONES TOTALES EN VALOR USD FOB MILLONES						
	2019	2020	2021	VARIACIÓN 2020-2019	V% 2020/2019	VARIACIÓN 2021-2020	V% 2021/2020
Total Importaciones	17.360,40	14.339,80	19.188,00	-3.020,60	-17,40%	4.848,20	33,81%
Bienes de Consumo	4.910,90	4.116,30	5.132,90	-794,60	-16,18%	1.016,60	24,70%
Materias Primas	6.940,80	5.992,70	9.019,20	-948,10	-13,66%	3.026,50	50,50%
Bienes de Capital	5.373,70	4.152,00	4.925,00	-1.221,70	-22,73%	773,00	18,62%
Diversos	100,00	78,80	110,90	-21,20	-21,20%	32,10	40,74%

Elaboración de Madison Peñafiel Lascano.

Fuente: Banco Central del Ecuador.

Balanza Comercial

El comercio internacional de Ecuador se registra en la balanza comercial que se divide en exportaciones e importaciones. En relación con el informe del Banco Central del Ecuador de enero a diciembre de 2020, se evidencia que la balanza comercial registró un excedente de USD 3.239,8 millones, por tanto, al final del periodo existieron más ingresos que egresos. Así mismo, esto se vio positivamente reflejado en la balanza comercial no petrolera con un total de 756,80 millones (Banco Central del Ecuador, 2021).

El total de las exportaciones en el 2020 fueron de USD 20.355,4 millones, con relación al año 2019 decreció en un 8,8%, puesto que las exportaciones totales en 2019 fueron de 22.329,4 millones. En cuanto a las importaciones totales en 2020, en valor FOB fueron de USD 16.947,9 millones, con relación al año 2019 decrecieron en 21,2%. Referente a las exportaciones no petroleras en 2020 se incrementaron en 8,6% TM y en 2021 en 7,5% TM. De la misma manera, las importaciones no petroleras en 2021 se evidenció un crecimiento de 23,3% en TM, mientras tanto en 2020 durante la pandemia decrecieron en 8,2% TM con respecto al 2019 (BCE, 2021).

A nivel nacional, un mayor ritmo de recuperación de las importaciones en valor ha hecho que la balanza comercial no petrolera se deteriore y vuelva a ser deficitaria en 2021. Eso significa que salieron más dólares del país de los que ingresaron por las operaciones de comercio exterior, no es malo tener una balanza comercial no petrolera deficitaria. Los problemas en la balanza comercial ocurren cuando existen desequilibrios monetarios. Se estima que para el 2022 la balanza comercial no petrolera será deficitaria.

Sin embargo, las variaciones de estos datos son a causa de la pandemia, por falta de demanda o problemas de ingreso de las mercancías. A pesar de esto, el rubro de las exportaciones tuvo un impacto positivo, por tal razón la balanza comercial en el 2020 resultó positiva, mientras que en 2021 volvió a ser negativa por el aumento de las importaciones (BCE, 2021).

Tabla 6*Balanza comercial en toneladas métricas y valor USD FOB en millones 2019-2021.*

	BALANZA COMERCIAL EN TONELADAS MÉTRICAS Y VALOR USD FOB													
	2019		2020		2021		VARIACIÓN 2020/2019				VARIACIÓN 2021/2020			
	TM	USD FOB	TM	USD FOB	TM	USD FOB	TM	TM%	USD FOB	USD FOB%	TM	TM%	USD FOB	USD FOB%
Exportaciones No Petroleras Totales	10.887,90	13.649,80	11.831,40	15.105,00	12.719,00	18.091,90	943,50	8,67%	1.455,20	10,66%	887,60	7,50%	2.986,90	19,77%
Importaciones No Petroleras Totales	10.158,60	17.350,30	9.316,60	14.348,20	11.487,50	19.172,30	-842,00	-8,29%	-3.002,10	-17,30%	2.170,90	23,30%	4.824,10	33,62%
Bal.Comercial No Petrolera		-3.700,50		756,80		-1.080,40			-2.943,70	79,55%			-1.837,20	-242,76%

Elaboración de Madison Peñafiel Lascano.

Fuente: Banco Central del Ecuador.

Movimientos de Carga a través del Sistema Portuario Nacional

El puerto es uno de los eslabones importantes en la cadena de suministros, por lo que, luego de haber realizado el análisis de la balanza comercial, se procederá a hacer la revisión de los movimientos de carga a través de cada uno de los puertos que forman parte del Sistema Portuario Nacional. Como son la Autoridad Portuaria de Esmeraldas (APE), Autoridad Portuaria de Manta (APM), Autoridad Portuaria de Guayaquil (APG), Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar (APPB).

Adicionalmente, favor notar que dentro de las cifras de APG se ha considerado los puertos de Contecon, Andipuerto y DPWorld Posorja; así mismo, se han integrado Terminales Portuarios Habilitados (TPH) como Terminal Portuario de Guayaquil (TPG), Terminal Portuario Bananapuerto, Terminal Portuario Fertisa, Terminal Portuario Ecuatoriana de Granos (Ecuagran) y QC Terminales Ecuador.

Cabe recalcar que las operaciones de cada puerto están concesionadas a diversas empresas privadas. Por ejemplo, en Manta a Agunsa; Guayaquil a Contecon y Andipuerto; Puerto Bolivar a Yilport. Y Esmeraldas está nuevamente en proceso para concesión, pero no se concreta aún nada.

Tabla 7

Carga no petrolera movilizada de importación y exportación en toneladas métricas por el Sistema Portuario Nacional 2019-2021.

PUERTOS	TONELADAS MÉTRICAS											
	2019				2020				2021			
	IMPORTACIÓN	EXPORTACIÓN	TOTAL	% PARTICIPACIÓN	IMPORTACIÓN	EXPORTACIÓN	TOTAL	% PARTICIPACIÓN	IMPORTACIÓN	EXPORTACIÓN	TOTAL	% PARTICIPACIÓN
APE	291.774,00	59.474,00	351.248,00	1,52%	149.394,00	45.696,00	195.090,00	0,80%	161.869,00	42.481,00	204.350,00	0,69%
APM	864.614,00	56.613,00	921.227,00	3,99%	775.466,00	79.898,00	855.364,00	3,52%	993.003,18	71.304,31	1.064.307,49	3,61%
APG	9.751.421,26	10.225.068,66	19.976.489,92	86,48%	9.971.196,96	11.323.215,04	21.294.412,00	87,58%	12.547.643,62	13.398.130,57	25.945.774,19	88,09%
APPB	42.228,18	1.807.426,85	1.849.655,03	8,01%	118.806,97	1.849.820,62	1.968.627,59	8,10%	130.063,94	2.109.939,17	2.240.003,11	7,60%
TOTAL	10.950.037,44	12.148.582,51	23.098.619,95		11.014.863,93	13.298.629,66	24.313.493,59		13.832.579,74	15.621.855,05	29.454.434,79	

*Nota: En los valores de APG (Autoridad Portuaria de Guayaquil) están incluidos los valores de TPH (Terminales Portuarios Habilitados).

Elaboración de Madison Peñafiel Lascano.

Fuente: Asociación de Terminales Portuarios Privados del Ecuador.

De las cifras anteriores, notablemente se evidencia que la Autoridad Portuaria que ha tenido más participación en cuanto a exportaciones e importaciones en toneladas métricas anualmente ha sido la de Guayaquil junto con Terminales Portuarios Habilitados. Caso contrario de la Autoridad Portuaria de Esmeraldas que demuestra decrecimiento anual. Mientras las otras dos Autoridades Portuarias han presentado incremento y decrecimiento.

A pesar de estas variaciones, la suma total de toneladas métricas de todas las Autoridades Portuarias anualmente ha presentado un incremento, en 2019 el total fue de 23.098.619,95 TM, 2020 fue representado en 24.313.493,59 TM con 5,26% de incremento y 2021 terminó con 29.454.434,79 TM con un aumento de 21,14% con respecto al año anterior.

Autoridades Portuarias

Autoridad Portuaria de Esmeraldas

Autoridad Portuaria de Esmeraldas se destaca por contar con un puerto multipropósito con acceso directo desde mar abierto, cubierto en una dársena, lo que permite una gran maniobrabilidad y atraques de las naves, y que cuenta, además, con servicios calificados de remolque y practicaje. Tiene una ubicación geoestratégica con relación a los mercados de Asia, y lo equidistante que se encuentra a los del Sur, Centro y Norteamérica, lo ubica en un lugar muy favorable para el desarrollo de la actividad marítima portuaria (Asociación de Terminales Portuarios Privados del Ecuador, 2021).

Las instalaciones de esta autoridad se encuentran localizadas en la parte norte del país en la provincia de Esmeraldas junto a la desembocadura del río del mismo nombre. El acceso marino al puerto es directo desde una depresión natural del fondo marino que se aproxima hasta unos 200 metros de la entrada al puerto. El área donde se encuentran los muelles está protegida mediante rompeolas, los cuales enmarcan una dársena de 42 hectáreas (ASOTEP, 2021).

Además, es una entidad estatal que opera y administra el Puerto Comercial de Esmeraldas. Tiene como objetivos principales gestionar y proveer servicios portuarios, que cubren las necesidades con efectividad a los exportadores e importadores de la zona de influencia del Ecuador en beneficio del desarrollo del sector productivo y de la población nacional. Así mismo, realiza enlace entre el transporte marítimo y terrestre de manera segura, eficiente y económica, apoyando de esta manera al desarrollo del comercio exterior del país (Autoridad Portuaria de Esmeraldas, 2021).

Tabla 8

Movimiento de carga en toneladas métricas de la Autoridad Portuaria de Esmeraldas 2019-2021.

MOVIMIENTO DE CARGA EN TONELADAS MÉTRICAS APE								
2019			2020			2021		
IMPORTACIÓN TM	EXPORTACIÓN TM	TOTAL	IMPORTACIÓN TM	EXPORTACIÓN TM	TOTAL	IMPORTACIÓN TM	EXPORTACIÓN TM	TOTAL
291.774,00	59.474,00	351.248,00	149.394,00	45.696,00	195.090,00	161.869,00	42.481,00	204.350,00

Elaboración de Madison Peñafiel Lascano.

Fuente: Asociación de Terminales Portuarios Privados del Ecuador.

En el puerto de Esmeraldas, en 2019 los principales rubros de importación fueron aceite de soya con 60.811 TM y en 2021 se logró importar 23.749 TM; carbón mineral con 84.747 TM, mismo que en 2020 representó 49.425 TM con una variación de -41,68% y 2021 terminó con 83.229 TM con un incremento de 68,39%; y vehículos y maquinarias con 26.686 TM en 2019 y 13.221 TM en 2020. A diferencia del 2019, en 2020 se importó aceite de palma con 42.110 TM y en 2021 un total de 27.775 TM con un decrecimiento de 34,04%. Es necesario recalcar que los principales países de importación 2019-2020 fueron Estados Unidos, China, Tailandia, Perú y Argentina. Mientras tanto, para 2021 fueron Estados Unidos, Perú e Indonesia.

Por otro lado, el puerto en 2019 se concentró en la exportación de astillas de madera con 37.878 TM y aceite crudo de palma con 20.043 TM, el que tuvo un incremento de 116,22% para el 2020 con 43.337 TM, mientras tanto en 2021 representó 40.824 con un decrecimiento de 5,80%. También, 2020 se especializó en la exportación de material y equipo petrolero con 1.936 TM y a su vez 2021 importó 1.506 TM de equipo y maquinarias varias. Dicho esto, los principales países de exportación en 2019 fueron Colombia y Japón; en 2020 fueron Colombia, Panamá y España; y en 2021 fueron Otros Países, México y Yugoslavia.

Tabla 9

Variación de movimiento de carga en toneladas métricas de la Autoridad Portuaria de Esmeraldas 2019-2021.

VARIACIONES DE MOVIMIENTO DE CARGA EN TONELADAS MÉTRICAS APE											
VARIACIÓN 2020/2019				VARIACIÓN 2021/2020				VARIACIÓN 2021/2019			
IMPORTACIÓN TM	IMP%	EXPORTACIÓN TM	EXP%	IMPORTACIÓN TM	IMP%	EXPORTACIÓN TM	EXP%	IMPORTACIÓN TM	IMP%	EXPORTACIÓN TM	EXP%
-142.380	-48,80%	-13.778	-23,17%	12.475	27,30%	-3.215	-1,65%	-129.905	-36,98%	-16.993	-28,57%

Elaboración de Madison Peñafiel Lascano.

Fuente: Asociación de Terminales Portuarios Privados del Ecuador.

De las cifras anteriores, en cuanto a importaciones se puede concluir que el año más afectado para APE fue el 2020 año de pandemia, mientras el 2019 fue el mejor año en cuanto a toneladas métricas y para el 2021 refleja un incremento. Las importaciones se vieron afectadas negativamente en 2020 en -48,80% con respecto al 2019 con una disminución de 142.380 TM, mientras en 2021 se presentó un incremento de 27,30% con respecto a 2020. Sin embargo, se puede evidenciar que las importaciones no han recuperado los volúmenes en toneladas métricas del 2019. Con año base en el 2019 para el 2021 hay una deficiencia en las importaciones de -36,98%.

Por otra parte, en las exportaciones 2019-2021 se evidencia un decrecimiento anualmente que se describe de la siguiente manera: en 2020 con respecto al 2019 se redujeron 13.778 TM representados en -23,17%, mientras tanto para 2021 decrecieron en 3.215 TM representados en -1,65% con respecto al 2020. Notablemente se observa que las exportaciones no se han recuperado, en 2021 con respecto a 2019 existe una disminución de 16.993 TM figurados en -28,57%.

Autoridad Portuaria de Manta

La Autoridad Portuaria de Manta fue creada el 24 de octubre de 1966; institución a la que fue asignada la operación y control del puerto de Manta, tanto del Terminal Internacional, como del Terminal de Cabotaje. Se encuentra localizada en la provincia de Manabí, a 25 millas de la ruta internacional y su acceso es directo. El área donde se encuentran los muelles está protegida por un rompeolas de abrigo, de siete metros de ancho y aproximadamente 1.600 metros de longitud, que sirve además de calzada para el tráfico de vehículos (Cámara Marítima del Ecuador, 2021).

Su ubicación geoestratégica y privilegiada, a orillas del Océano Pacífico, lo convierte en el punto de enlace y de integración del comercio exterior de Sudamérica con el resto del mundo. Los buques pueden acceder tanto del Norte, Sur, como del Oeste. Se encuentra a 56 millas de la línea equinoccial, ventaja geográfica que lo hace equidistante a los mercados de Colombia, Panamá, México, San Diego, Los Ángeles, en la costa Oeste del Pacífico; de Nueva York, Miami y Nueva Orleans, en el este de la costa Atlántida; y de Perú y Chile, en Sudamérica (ASOTEP, 2021).

Siendo un puerto multipropósito, las instalaciones facilitan el acceso de todo tipo de embarcaciones garantizando una fácil maniobra de los buques y las operaciones de carga, descarga y avituallamiento, así como condiciones apropiadas de seguridad y movilidad para la llegada de cruceros y turistas, con el objetivo de potenciar el desarrollo del Puerto y la ciudad, mediante la prestación de servicios portuarios a cargas, pasajeros y medios de transporte, con una oferta efectiva y sustentable que impulse la economía local (Terminal Portuario de Manta, 2020).

Tabla 10

Movimiento de carga en toneladas métricas de la Autoridad Portuaria de Manta 2019-2021.

MOVIMIENTO DE CARGA EN TONELADAS MÉTRICAS APM								
2019			2020			2021		
IMPORTACIÓN TM	EXPORTACIÓN TM	TOTAL	IMPORTACIÓN TM	EXPORTACIÓN TM	TOTAL	IMPORTACIÓN TM	EXPORTACIÓN TM	TOTAL
864.614,00	56.613,00	921.227,00	775.466,00	79.898,00	855.364,00	993.003,18	71.304,31	1.064.307,49

Elaboración de Madison Peñafiel Lascano.

Fuente: Asociación de Terminales Portuarios Privados del Ecuador.

La Autoridad Portuaria de Manta para el 2019 especialmente concentró sus importaciones en productos como trigo que representó 430.651 TM, mientras en 2020 fue de 408.393 TM con un decrecimiento de 5,17% y en 2021 se importaron 564.322 TM con un crecimiento de 38,18% con respecto a 2020; atún congelado entero al granel con 152.686 TM, 117.075 TM en 2020 y 188.166,45 TM en 2021, lo que representó un incremento de 60,72% con respecto al año anterior; y aceites vegetales e hidrocarburos con 101.347 TM en 2019, 125.034 TM en 2020 con un incremento de 23,37% y 104.492,51 TM en 2021. De esta forma, los principales países importadores en 2019-2020 fueron Canadá, Aguas Internacionales, Perú y Estados Unidos. En 2021, a los países ya mencionados se incorpora China.

En cuanto a las exportaciones, los productos más comercializados fueron conservas varias con 36.148 TM y 66.153 TM en 2020; aceites vegetales e hidrocarburos con 11.077 TM en 2019 con una disminución de 44,32% con 6.168 TM en 2020; y atún enlatado representado en 5.186 TM en 2019, 1.715 TM en 2020 y 63.366,75 TM en 2021 con un extremo crecimiento de 3.594,85% con respecto a 2020. Así mismo, los países exportadores con mayor relevancia en 2019 España, Holanda y Colombia, y en 2020-2021 fueron España, Inglaterra y Países Bajos.

Tabla 11

Variación de movimiento de carga en toneladas métricas de la Autoridad Portuaria de Manta 2019-2021.

VARIACIONES DE MOVIMIENTO DE CARGA EN TONELADAS MÉTRICAS APM											
VARIACIÓN 2020/2019				VARIACIÓN 2021/2020				VARIACIÓN 2021/2019			
IMPORTACIÓN TM	IMP%	EXPORTACIÓN TM	EXP%	IMPORTACIÓN TM	IMP%	EXPORTACIÓN TM	EXP%	IMPORTACIÓN TM	IMP%	EXPORTACIÓN TM	EXP%
-89.148,00	-10,31%	23.285,00	41,13%	217.537,18	28,05%	-8.593,69	-10,76%	128.389,18	14,85%	14.691,31	25,95%

Elaboración de Madison Peñafiel Lascano.

Fuente: Asociación de Terminales Portuarios Privados del Ecuador.

En complemento a lo anteriormente dicho, se observa que el peor año en cuanto a importaciones para APM fue el 2020, mientras que el 2021 año post pandemia fue el mejor. Las importaciones decrecieron en 10,31% con 89.148 TM de pérdida en 2020 con respecto al 2019. Mientras 2021 refleja un incremento de 28,05% con 217.537,18 TM con respecto al 2020. Sobre todo, en este caso, con base en 2019 antes de pandemia si se evidencia una recuperación en 2021 para las importaciones con 128.389,18 TM, lo que significa un incremento de 14,85%.

Mientras que las exportaciones a pesar de las diferentes problemáticas presentadas durante la Covid-19 en 2020 crecieron en 41,13% representado en un total de 79.898 TM. Sin embargo, en 2021 las exportaciones disminuyeron en 10,76% con 8.593,69 TM menos que el 2020. Así mismo como en las importaciones, las exportaciones en 2021 se recuperaron con respecto al 2019 con un incremento del 25,95% en 14.691,31 TM.

Autoridad Portuaria Guayaquil

El Puerto Marítimo de Guayaquil está localizado en un brazo de mar denominado Estero Salado, a diez kilómetros al sur de la ciudad de Guayaquil, el acceso al terminal portuario desde el mar se lo realiza a través del canal de acceso 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 influencia del estuario (40,2 millas náuticas) (CAMA E, 2020).

Autoridad Portuaria de Guayaquil es un facilitador de los productores y exportadores, ya que ofrece todo su apoyo logístico para fomentar las transacciones, impulsando el ingreso de divisas para el país (Cámara Marítima del Ecuador, 2020). Dicho esto, su principal objetivo es constituirse en la entidad portuaria más eficiente de la región, procurando que los servicios portuarios se presten con tecnología, seguridad y competitividad en beneficio del comercio exterior (Autoridad Portuaria de Guayaquil, 2020).

Andipuerto Guayaquil S.A – Terminal Granelero.

Desde 1999, Andipuerto es la empresa concesionaria del Terminal Granelero y Multipropósito de la Autoridad Portuaria de Guayaquil. La terminal tiene un área de 13 hectáreas, cuenta con un muelle donde se reciben naves de hasta 220 metros de eslora (Andinave Companies, 2020).

Andipuerto Guayaquil S.A. es la mayor terminal de graneles secos en Ecuador con 360,000 TM de capacidad de almacenamiento. Se caracteriza por su eficiencia en las operaciones portuarias y el manejo adecuado de productos, capaz de transferir un promedio de 2.5 millones de toneladas métricas de carga al granel y multipropósito al año (CAMA E, 2020).

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 (CAMA E, 2020).

Contecon Guayaquil S.A – Terminal Contenedores y Multipropósito.

El 31 de mayo de 2007 la Autoridad Portuaria de Guayaquil firmó el contrato de concesión de Servicio Público Portuario en las Terminales de Contenedores y Multipropósito TCM del Puerto de Guayaquil a favor de Contecon Guayaquil S.A. subsidiaria del grupo International Container Terminal Services, Inc. Misma que el 01 de agosto de 2007 inició las operaciones, prestación de servicios y actividades portuarias (Contecon Guayaquil, 2022).

En la actualidad por este puerto se moviliza el 70% del comercio exterior ecuatoriano que maneja el Sistema Portuario Nacional. Contecon Guayaquil desempeña un papel esencial en el apoyo de este comercio al tener la infraestructura de refrigeración más grande de Ecuador y es la terminal más grande y completa de Ecuador, es el puerto de escala preferido debido a su proximidad a las principales regiones de exportación (International Container Terminal Services Inc, 2022).

DPWorld Posorja.

El Puerto de Aguas Profundas, DP World Posorja se consolida como el primer puerto inteligente y más tecnológico del Ecuador, el cual colocará al Ecuador a la par con el crecimiento portuario que se está desarrollando en la región y el mundo, potenciando la competitividad del país con el comercio mundial. Desde el primer día ha sobresalido por su tecnología de punta, alto nivel de productividad y seguridad, y compromiso con la comunidad y el ambiente (DP World Posorja, 2022).

DPWorld Posorja S.A. maneja todos los tipos y tamaños de contenedores que incluirán unidades de 20', 40' y 45'. Estas unidades incluirán contenedores especializados para carga seca, carga refrigerada y unidades capaces de almacenar carga sobredimensionada (OOG), productos de carga fraccionada y líquidos, los llamados contenedores tanques. Una instalación especial de reparación y almacenamiento de contenedores vacíos se ubicará dentro de las instalaciones de la terminal (ASOTEP, 2021).

Terminal Portuario de Guayaquil – TPG.

Terminal privado al servicio del comercio exterior ecuatoriano, con especial dedicación a industria frutícola de Ecuador, en donde tiene especial relevancia la exportación de bananos. Terminal especializado en la transferencia de cargas en contenedores (SAAM, 2018).

Ubicado en el estero Santa Ana, en la isla Trinitaria, esta terminal privada amplió su muelle en 180 metros, con lo cual pasó a tener un total de 660 metros de frente de atraque. A estos se suman dos Dolphins de atraque ubicados a 60 y 50 metros del extremo sur y norte, respectivamente (CAMA E, 2020).

TPG, filial de la multinacional chilena SAAM, también concluyó el dragado a lo largo del frente de atraque. Con esto, la profundidad máxima de su muelle ahora es de 13,7 metros, que permite un calado máximo de 13 metros en marea baja (CAMA E, 2020).

Tabla 12

Movimiento de carga en toneladas métricas de la Autoridad Portuaria de Guayaquil y Terminales Portuarios Habilitados 2019-2021.

	MOVIMIENTO DE CARGA EN TONELADAS MÉTRICAS APG Y TPH								
	2019			2020			2021		
	IMPORTACIÓN TM	EXPORTACIÓN TM	TOTAL	IMPORTACIÓN TM	EXPORTACIÓN TM	TOTAL	IMPORTACIÓN TM	EXPORTACIÓN TM	TOTAL
APG	4.880.725,65	4.315.212,17	9.195.937,82	5.199.697,70	5.485.354,08	10.685.051,78	5.680.834,46	6.268.763,78	11.949.598,24
TPH	4.870.695,61	5.909.856,50	10.780.552,11	4.771.499,26	5.837.860,96	10.609.360,22	6.866.809,16	7.129.366,79	13.996.175,95
TOTAL GUAYAQUIL	9.751.421,26	10.225.068,67	19.976.489,93	9.971.196,96	11.323.215,04	21.294.412,00	12.547.643,62	13.398.130,57	25.945.774,19

*Nota: En los valores de APG (Autoridad Portuaria de Guayaquil) están incluidos los valores de TPH (Terminales Portuarios Habilitados).

Elaboración de Madison Peñafiel Lascano.

Fuente: Asociación de Terminales Portuarios Privados del Ecuador.

La Autoridad Portuaria de Guayaquil que comprende Andipuerto, Contecon y DPWorld Posorja concentraron sus importaciones en otros productos con 4.880.725 TM en 2019, 5.199.697 en 2020 con un incremento de 6,54% y 5.680.834,46 en 2021 con un aumento de 9,25%. De esta forma, los principales países de importación para 2019 fueron Otros Países, Argentina y Colombia; para 2020 fueron Otros Países, Colombia, Chile y Australia y en 2021 únicamente fueron Otros Países.

En el rubro de las exportaciones APG comercializó bananos y sus derivados con 253.217 TM en 2019 y 341.150 TM en 2020 con 34,73% de aumento y 359.085,50 TM con 5,26% de incremento en 2021; y otros productos con 4.061.994 TM en 2019, 5.144.203 TM en 2020 y 5.909.678,28 TM en 2021 con un incremento de 14,88%. En cuanto a los países

exportadores más importantes en 2019 fueron Otros Países, Holanda y Chile. En 2020 fueron Otros Países, Países Bajos, Chile y Alemania. Y en 2021 Otros Países.

Por otra parte, Terminales Portuarios Habilitados alcanza puertos como Terminal Portuario de Guayaquil, Bananapuerto, Fertisa, Ecuagran, QC Terminales Ecuador, Terminal Portuario Internacional y Ecuabulk. Con respecto a las importaciones, los productos fueron otros con 3.247.307 TM en 2019, 2.906.201 TM en 2020 y 4.326.233,62 TM en 2021; otras mercaderías con 602.345 TM en 2019 y 649.524 TM en 2020; trigo con 337.583 TM en 2019 y 236.304 TM en 2020 con un decrecimiento de 30,00%; y fertilizantes con 248.787 TM en 2019, 261.055 TM en 2020 con un incremento de 4,93% y 669.883,84 TM en 2021. Dicho esto, los principales países de importación 2019-2021 fueron China, Estados Unidos y Otros Países. A diferencia del 2020, en 2019 TPH importó reducidas cantidades de productos en TM de los países de Lituania y Trinidad y Tobago.

En cuanto a las exportaciones, los productos más comercializados fueron otras mercaderías y otros productos con 5.238.657 TM en 2019, 4.878.461 TM en 2020 con un déficit de 6,88% y 6.577.276,08 TM en 2021; bananos derivados con 623.731 TM en 2019, 584.769 TM en 2020 con una variación de -6,25% y 527.765,13 TM en 2021; y azúcar y sus derivados con 18.203 TM en 2019 y 18.983 TM en 2020. A diferencia del 2019, en 2020 se exportó otros minerales como cobre y carbón que representó 302.075 TM y de manera impresionante el rubro de plátanos duplicó sus ventas con un incremento de 122,48% en 2020 con 38.069 TM y en 2019 representó 17.111 TM. En los principales países de exportación se encuentran Otros Países, China, Estados Unidos y Panamá.

Tabla 13

Variación de movimiento de carga en toneladas métricas de la Autoridad Portuaria de Guayaquil y Terminales Portuarios Habilitados 2019-2021.

	VARIACIONES DE MOVIMIENTO DE CARGA EN TONELADAS MÉTRICAS APG Y TPH											
	VARIACIÓN 2020/2019				VARIACIÓN 2021/2020				VARIACIÓN 2021/2019			
	IMPORTACIÓN TM	IMP%	EXPORTACIÓN TM	EXP%	IMPORTACIÓN TM	IMP%	EXPORTACIÓN TM	EXP%	IMPORTACIÓN TM	IMP%	EXPORTACIÓN TM	EXP%
APG	318.972,05	6,54%	1.170.141,91	27,12%	481.136,76	9,25%	783.409,70	14,28%	800.108,81	18,54%	1.953.551,61	45,27%
TPH	-99.196,35	-2,04%	-71.995,54	-1,22%	2.095.309,90	43,91%	1.291.505,83	22,12%	1.996.113,55	33,78%	1.219.510,29	20,64%

Elaboración de Madison Peñafiel Lascano.

Fuente: Asociación de Terminales Portuarios Privados del Ecuador.

En base a lo posteriormente mencionado, en APG las importaciones y exportaciones crecieron anualmente. Las importaciones crecieron en 6,54% en 2020, mientras que para 2021 hubo un incremento de 9,25% con 481.136,76 TM más que el año anterior. A su vez las exportaciones en para 2020 crecieron en 27,12% y 14,28% para 2021. Así mismo, con base en 2019 se evidencia una recuperación de 18,54% en las importaciones y 45,27% en las exportaciones para 2021.

En cuanto a TPH, las importaciones se redujeron anualmente, mientras que las exportaciones se redujeron en 2020 y en 2021 hubo un alza. En 2020, las importaciones y exportaciones disminuyeron en 2,04% y 1,22% respectivamente. Al contrario, en 2021, las importaciones y exportaciones crecieron en 43,91% y 22,12% respectivamente. De igual manera, para ambos rubros si ha existido recuperación en el comercio de 33,78% en importaciones y 20,64% en exportaciones.

Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar

Está ubicada al sur del Golfo de Guayaquil, a la entrada del Estero Santa Rosa, en el Archipiélago de Jambelí, dista a 4.5 millas náuticas, desde la boya de mar hasta sus atracaderos. El puerto presenta aguas tranquilas, gran calado en los muelles y canal de acceso, permitiendo maniobras seguras todos los días del año. La corriente de marea es de 1.5 nudos en el eje del canal, protegido del oleaje del mar abierto por el Archipiélago de Jambelí, viento máximo de 3 metros/segundo (6 nudos), profundidad del canal de navegación de entre 13 a 14.5 metros referidos al MLWS (CMAE, 2020).

La corta distancia de 13 millas de la ruta de tráfico internacional, lo contactan directo al canal de Panamá y de aquí al resto del mundo. Es por esto, que su misión es gestionar y controlar los servicios provistos en los terminales portuarios, mediante el desarrollo y aplicación de modernas tecnologías y procedimientos, que permitan mejorar la eficiencia y operatividad logística, para el fomento y competitividad del sector productivo ecuatoriano para el desarrollo productivo del país (Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, 2020).

Tabla 14

Movimiento de carga en toneladas métricas de la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar 2019-2021.

MOVIMIENTO DE CARGA EN TONELADAS MÉTRICAS APPB								
2019			2020			2021		
IMPORTACIÓN TM	EXPORTACIÓN TM	TOTAL	IMPORTACIÓN TM	EXPORTACIÓN TM	TOTAL	IMPORTACIÓN TM	EXPORTACIÓN TM	TOTAL
42.228,18	1.807.426,85	1.849.655,03	118.806,97	1.849.820,62	1.968.627,59	130.063,94	2.109.939,17	2.240.003

Elaboración de Madison Peñafiel Lascano.

Fuente: Asociación de Terminales Portuarios Privados del Ecuador.

La Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, en 2019 dedicó sus importaciones a productos como bobinas de papel con 30.883 TM, en 2020 con 73.213 TM con un incremento de 137,07% y 2021 terminó con la importación de 76.928,25 TM con un alza de 5,07% con respecto al año anterior; y otras mercaderías con 7.633 TM en 2019, 11.241 TM en 2020 y 24.499,76 TM en 2021 con un crecimiento de 117,95%. Entre los principales países de importación 2019-2020 se encuentran Estados Unidos, Rusia y Otros Países. En 2021, Estados Unidos dejó de ser uno de los principales países importadores de Ecuador, por lo que incorporó Panamá.

Para las exportaciones, los productos fueron banano derivados con 1.779.165 TM en 2019, 1.715.733 TM en 2020, lo que representa una baja de 3,57%, mientras tanto 2021 representó 1.662.161,02 TM con un decrecimiento de 3,12%; piñas representadas en 10.094 TM y 94,5 TM en 2020 con un alto decrecimiento de -99,06%; y plátanos con 8.340 TM y 1.445 TM en 2020 con un déficit de -82,67%. 2021 también se especializó en la exportación de mangos lo que representó 24.575,10 TM. En los países de exportación 2019 se encuentran Rusia, Estados Unidos y Otros Países. En 2020 Rusia, Alemania y Otros Países. En 2021 fueron Rusia, China y Otros Países.

Tabla 15

Variación de movimiento de carga en toneladas métricas de la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar 2019-2021.

VARIACIONES DE MOVIMIENTO DE CARGA EN TONELADAS MÉTRICAS APPB											
VARIACIÓN 2020/2019				VARIACIÓN 2021/2020				VARIACIÓN 2021/2019			
IMPORTACIÓN TM	IMP%	EXPORTACIÓN TM	EXP%	IMPORTACIÓN TM	IMP%	EXPORTACIÓN TM	EXP%	IMPORTACIÓN TM	IMP%	EXPORTACIÓN TM	EXP%
76.578,79	181,35%	42.393,77	2,35%	11.256,97	0,61%	260.118,55	13,21%	87.835,76	208,00%	302.512,32	16,74%

Elaboración de Madison Peñafiel Lascano.

Fuente: Asociación de Terminales Portuarios Privados del Ecuador.

Por lo anteriormente mencionado, se evidencia un crecimiento anual en las importaciones, dónde el 2019 fue el peor año y el 2021 el mejor. En 2020, hubo un crecimiento de 181,35% y 76.578 TM más que en 2019, de igual manera 2021 tuvo un incremento de 0,61% con respecto al año anterior. Con base en 2019, notablemente en 2021 se observa que las importaciones han podido recuperarse después de la crisis sanitaria con un incremento de 208,00% con respecto al 2019.

A pesar de que, en los productos de exportación previamente descritos, se evidenció decrecimientos, las exportaciones totales anuales crecieron. En 2020 hubo un aumento de 2,35% debido al crecimiento de rubros de productos químicos y otras mercaderías y otros productos. En 2021, existió un crecimiento de 13,21% con respecto al 2020. Y así mismo cómo las importaciones, se observa una recuperación de 16,74% en las exportaciones.

Capítulo V. Movimientos de Contenedores en Ecuador

En el capítulo anterior, se realizó el análisis de los movimientos totales de cargas no petrolera en los distintos puertos del Sistema Portuario Nacional.

La presente sección se centrará en la afectación de la pandemia en las cargas de exportación ecuatorianas.

Movimientos de Contenedores a través del Sistema Portuario Nacional

En el Informe Portuario 2021 emitido por la Comisión Económica para América Latina y el Caribe, ubica a Ecuador en el séptimo lugar de 28 países de la región, por su excelente comportamiento en el movimiento de contenedores durante el año 2021. En ese periodo los puertos del país a través de sus terminales portuarias públicas y privadas, cerraron el año con un ligero incremento del 3,4%, en comparación con el 1,6% en el año 2020 (Barleta y Sánchez, 2022).

Así mismo CEPAL, coloca al Puerto de Guayaquil (esto es todas las terminales) en séptimo lugar, de un total de 102 puertos en la Región, registrando una variación del 4,4% del comparativo de los años 2020 y 2021, en lo que respecta al movimiento de TEUS (Barleta y Sánchez, 2022).

Por el Puerto de Guayaquil (terminales concesionadas y públicas) se moviliza más del 85% de la carga de exportación no petrolera del país, transportando hacia los diferentes mercados del mundo como China, Japón, Perú, Chile, India, Argentina, Estados Unidos, entre otros. Sus principales productos son: banano camarón, madera, piña, atún en conserva, minerales, cacao, y/ otros productos (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2022).

Por otro lado, Puerto Bolívar localizado en el sur del Ecuador, es el segundo puerto más importante del país en cuanto a carga movilizada. Desde Puerto Bolívar se exporta fundamentalmente banano, que bordea el 96% del total de carga que se mueve cada año por ese puerto. A través de la modernización de la terminal portuaria, también se prevé capturar la producción bananera de la zona norte de Perú (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2020).

Movimiento de Contenedores de Exportación a través del Sistema Portuario Nacional

Como se indicó en el capítulo IV, el Puerto de Guayaquil está conformado por los Terminales Portuarios Habilitados y por los terminales que conforman la Autoridad Portuaria de Guayaquil. TPH en 2020, año de pandemia representó 45,06% de participación en exportación, mientras que APG figuró 44,57%. Al contrario, la Autoridad Portuaria de Esmeraldas fue la representó menor participación en este rubro, en 2020 el 0,004% mientras tanto en 2021, 0% ya que no hubo movimiento de contenedores. En cuanto a la Autoridad Portuaria de Manta y Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, se observa que el mejor año de participación fue el 2020 con 0,68% y 9,68% de participación respectivamente.

Se evidencia que la Autoridad Portuaria de Esmeraldas no es un puerto que moviliza mayormente contenedores. En 2020, se exportó 1 contenedor de 20 pies, mientras que para el año anterior no se exportó ninguno. En cuanto a los de 40 pies, en 2020 fue de 19 contenedores y en 2019 fueron 76. Y para 2021 no hubo movimiento de contenedores. Esto se debe a que el puerto se especializa en la exportación de líquidos como aceite crudo de palma y sólidos como astilla de madera.

En la Autoridad Portuaria de Manta, se muestra un crecimiento de 55,04% en el total de TEUS para 2020 con respecto a 2019. Este incremento se debe principalmente al aumento de las exportaciones de conservas varias. En cuanto al 2021 se demuestra una reducción en el total de TEUS de 4,61%. También, se observa que en 2021 con respecto al 2019, si ha existido una recuperación en las exportaciones de contenedores llenos de 30,89%. En tanto, en 2019 se exportaron 829 contenedores llenos de 20 pies y en 2020 fueron 1.685. En las exportaciones de contenedores llenos de 40 pies se reflejó un aumento de 23,98%. Para 2021, se exportaron 1.545 contenedores llenos de 20 pies y 1.463 contenedores de 40 pies.

Así mismo, en la Autoridad Portuaria de Guayaquil existió un incremento de 19,98% en el total de TEUS en 2020 con respecto al 2019. De

igual forma, en 2021 hubo un aumento de 14,45% con 461.074 TEUS. En específico, esta autoridad portuaria con base en 2019 tuvo una recuperación en 2021 de 37,32%. En APG, en 2020 las exportaciones de contenedores llenos de 20 pies crecieron en 5,10% y las de 40 pies en 20,65% y en 2021, los de 20 pies crecieron en 44,75% con 21.964 contenedores y los de 40 pies en 13,27%.

Al contrario, los Terminales Portuarios Habilitados manifestó un decrecimiento de 5,19% en 2020 y un crecimiento de 8,95% para el 2021. Estos terminales se recuperan después de un año tan difícil como lo fue la pandemia en 3,30%. En cuanto a las exportaciones de contenedores llenos de 20 y 40 pies decrecieron en 16,36% y 4,26% respectivamente. Para 2021, las exportaciones de ambos tamaños crecieron, 20 pies en 44,75% y 40 pies en 13,27%.

En la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, se demuestra un incremento de 26,76% en el total de TEUS en 2020 con respecto al 2019 y en 2021 un aumento de 0,43%. Con base en 2019, se observa que en 2021 hay una recuperación de 27,31% principalmente por el incremento de contenedores llenos de 40 pies. Para APPB, en cuanto a las exportaciones de contenedores llenos de 20 pies, en 2020 se exportaron 675 unidades, mientras que en 2019 fueron 212, lo que significó una disminución de 68,59%. En los contenedores de 40 pies, se exportaron 44.733 contenedores y en 2019, 35.450 contenedores con -20,75%. En 2021 los contenedores llenos de 20 pies disminuyeron en 10,07% y los de 40 pies aumentaron en 0,51%.

Tabla 16*Carga movilizada en contenedores llenos de exportación por el Sistema Portuario Nacional 2019-2021.*

TAMAÑO (Pie)	EXPORTACIÓN DE CONTENEDORES LLENOS																				
	2019							2020							2021						
	APE	APM	APG	TPH	APPB	TOTAL EXPORTACIÓN	TOTAL TEUS	APE	APM	APG	TPH	APPB	TOTAL EXPORTACIÓN	TOTAL TEUS	APE	APM	APG	TPH	APPB	TOTAL EXPORTACIÓN	TOTAL TEUS
20	-	829	14.438	32.157	212	47.636		1	1.685	15.174	26.897	675	44.432		-	1.545	21.964	29.267	607	53.383	
40	76	1.097	160.658	192.630	35.450	389.911	827.458	19	1.501	193.836	184.420	44.733	424.509	893.450	-	1.463	219.555	200.954	44.963	466.935	987.253
TOTAL	76	1.926	175.096	224.787	35.662	437.547		20	3.186	209.010	211.317	45.408	468.941		-	3.008	241.519	230.221	45.570	520.318	

Elaboración de Madison Peñafiel Lascano.

Fuente: Asociación de Terminales Portuarios Privados del Ecuador.

Exportaciones

En la tabla 24 se puede observar los 5 principales productos exportados por Ecuador al mundo durante el 2019 al 2021 con sus cantidades reflejadas en contenedores y así mismo se evidencia las variaciones anuales de cada producto con respecto al 2019, 2020 y 2021 respectivamente.

En primer lugar, se encuentra banano como principal bien exportador con una cantidad de 562.504 contenedores exportados en el 2020, lo que significó un aumento de 7,90% con respecto al año anterior y en 2021 hubo decrecimiento de 0,18% que se reflejó en 561.490 contenedores. Sin embargo, a pesar de esta variación, este producto en 2021 logró una recuperación de 7,70% con respecto al 2019.

En segundo lugar, camarones congelados que en 2020 y 2021 se evidenció un incremento de 5,23% manifestado en 68.996 contenedores y 17,31% con 80.936 contenedores respectivamente. Este producto tuvo una recuperación de 23,44% en 2021 con base en 2019.

El tercer producto más exportado por Ecuador son las maderas y láminas. En 2020 sufrió un decrecimiento de 3,08% con 32.546 contenedores exportados que a diferencia del 2019 fueron 33.579. Para 2021 logró incrementar las exportaciones en 22,64%, así mismo significó una recuperación de 18,87% con respecto al 2019.

Cacao en grano se posicionó en cuarto lugar en 2020, año de pandemia, tuvo un incremento de 22,26% con 25.582 contenedores exportados y en 2021 decreció en 1,77% con 453 contenedores menos que el año anterior. A pesar de eso, en 2021 tuvo una recuperación de 20,10%, siendo el segundo producto con mayor recobro.

Por último, pero no menos importante, se encuentra pescado en conserva. Este producto en 2020 sufrió un decrecimiento de 2,36%. Sin embargo, para 2021 se redimió con un incremento de 5,51% con 17.509 contenedores exportados. Con base en 2019, para 2021 se recuperó en 3,02% siendo el bien con menos nivel de recuperación del listado.

Tabla 17*Exportaciones de los principales bienes nacionales 2019-2021.*

EXPORTACIONES DE ECUADOR AL MUNDO									
PRODUCTO	2019	2020	2021	VARIACIÓN 2020-2019	V% 2020/2019	VARIACIÓN 2021-2020	V% 2021/2020	VARIACIÓN 2021-2019	V% 2021/2019
BANANA	521.333	562.504	561.490	41.171	7,90%	-1.014	-0,18%	40.157	7,70%
FROZEN SHRIMP	65.568	68.996	80.936	3.428	5,23%	11.940	17,31%	15.368	23,44%
WOODS AND SHEETS	33.579	32.546	39.916	-1.033	-3,08%	7.370	22,64%	6.337	18,87%
COCOA BEANS	20.924	25.582	25.129	4.658	22,26%	-453	-1,77%	4.205	20,10%
CANNED FISH	16.995	16.594	17.509	-401	-2,36%	915	5,51%	514	3,02%
TOTAL GENERAL	658.399	706.222	724.980						

Elaboración de Madison Peñafiel Lascano.

Fuente: Empresas de Manifiesto.

Entrevistas

Se realizaron 3 entrevistas tanto al sector naviero como al sector exportador. En el sector naviero entrevistado a la Ing. Soraya Peláez, Gerente Comercial de la empresa Evergreen en Ecuador. En tanto en las exportaciones, en el sector de madera se entrevistó a el Sr. Anand Somani dueño de la empresa SNB Export, una de las empresas más antiguas de este sector. Y, por último, para el sector de minerales se dialogó con el Lic. Bruno Verde, General Manager de la empresa C. Steinweg Ecuador, una empresa proveedora de servicios a nivel mundial.

Sector Naviero

Evergreen es la séptima línea naviera más grande a nivel mundial. En Ecuador, cuándo empezó la pandemia en marzo 2020 abasteció muy bien a todo el mercado en cuanto a contenedores. Sin embargo, cuándo la situación se agravó en China, principal proveedor de cargas de importación para nuestro país, se evidenció una baja, lo que significó que llegaban menos contenedores. Esta disminución de contenedores en mayor nivel se dio en la carga refrigerada.

Por otra parte, el volumen de las exportaciones ecuatorianas se mantuvo, debido a la producción de productos como banano, camarón, madera y cacao. A pesar de esto, lo que afectó de cierta manera es que no estaba llegando suficiente equipo, pero la empresa logró reposicionar los contenedores refrigerados trayendo de otros puertos por la disponibilidad de espacios en los barcos.

La Ing. Peláez agregó además que el movimiento de carga y espacios están bastante regularizados. En este año 2022, los fletes de exportación no se estabilizan por la oferta-demanda y nuestro clima. Las exportaciones se encuentran en la media razonable. Cómo estrategia, cada línea naviera ha solicitado buques mucho más grandes, por lo que va a haber mucho más espacio.

Exportadores

Madera Teca.

Las exportaciones de la empresa SNB Export S.A se vieron altamente afectadas por la escasez de contenedores. En 2020 desde agosto-septiembre hasta diciembre, la empresa sólo pudo exportar entre 10% y 20% de sus exportaciones por la falta de equipos. En la pandemia, sus exportaciones también disminuyeron por la demanda, ya que todo estaba cerrado.

El Sr. Anand Somani indicó que después de 6-8 meses que empezó la pandemia, los precios de los fletes navieros subieron en un alto porcentaje. Antes de pandemia, la empresa pagaba un flete de Ecuador a India alrededor de \$400 dólares por contenedor y durante la Covid-19 llegó hasta \$4.000.

Así mismo, por varios factores cómo guerra, alza del petróleo e inflación mundial, probablemente las exportaciones para el 2022 no van a ser muy altas. Sobre todo, por la inflación ya que eso le quita el poder de compra al público y la demanda baja. Además de lo previamente mencionado, también depende del asunto naviero en espacio y fletes.

Minerales.

Para la empresa C. Steinweg Ecuador SA quién ofrece servicios de fletamento y expedición a granel a la industria de la minería y los metales no ferrosos, la escasez de contenedores no afectó mucho en las exportaciones. Una de las estrategias que utilizaron fue que las cargas más urgentes se movieran con las agencias navieras más confiables para que así el producto pueda llegar a tiempo en destino.

El Lic. Bruno Verde indicó que la empresa para asegurar espacios navieros, pagan más en fletes por cargas premium, esto les permite competir con el mercado peruano. Dicho esto, la perspectiva de sus exportaciones para 2023 depende de cuánto mueva el país y para cargas futuras depende del espacio naviero.

Conclusiones

La reducción de movimiento de carga de contenedores a nivel mundial para 2020, tuvo una reducción de 1,3% con respecto al año anterior. Latinoamérica vivió la misma situación, terminando el año con una reducción del comercio vía contenedores en -5,7%. En 2020, para Ecuador fue lo contrario, hubo un aumento de 7,18% con 468.941 contenedores llenos exportados, siendo los puertos de Guayaquil con Autoridad Portuaria y Terminales Portuarios Habilitados, los que tuvieron mayor participación en exportación de contenedores llenos representando el 89,63%.

Dentro de los pocos rubros de exportación que no crecieron fue la madera, dado a qué es un producto que se embarca en contenedores y en gran volumen, lamentablemente durante la pandemia no hubo el espacio para este tipo de carga; el pescado en conserva también disminuyó por la falta de contenedores y por factores ambientales. Y, por último, el plátano por aumento de precios en insumos químicos, materia prima y adopción de medidas de bioseguridad.

Es de acotar que, durante la pandemia, tanto exportadores, productores y líneas navieras hicieron un gran esfuerzo y trabajo para que el porcentaje de crecimiento de exportaciones en Ecuador se incrementara, en especial, las agencias de transporte que reposicionaron contenedores para que los exportadores puedan seguir cumpliendo con sus obligaciones comerciales y satisfacer las necesidades de sus consumidores en destino.

Finalmente, el éxito de la vacunación disminuyó la tasa de ausentismo en Ecuador, siendo un factor primordial para facilitar la recuperación del mercado laboral y económico-comercial. Lo que permitió que los trabajadores puedan regresar a sus lugares de trabajo y desenvolver sus actividades laborales con normalidad tomando las medidas sanitarias respectivas. Si bien es claro, hubo falta de personal en las empresas por la infección del virus, pero no fue tanto para detener la producción y exportación de los productos.

Recomendaciones

Luego de haber realizado una amplia y rigurosa investigación sobre el impacto que tuvo la escasez de contenedores a nivel mundial en las exportaciones de bienes nacionales durante la pandemia Covid-19, se pueden determinar las siguientes recomendaciones:

Para próximos trabajos de investigación, se recomienda realizar estudios sobre el impacto de la escasez de contenedores en otras áreas productivas y operacionales, ya que, en el presente estudio, se analizaron las exportaciones de manera general a nivel país, y al realizar una investigación en áreas específicas como en exportación de cacao, camarón o banana se puede obtener una mejor evaluación acerca de los efectos y consecuencias de esta crisis mundial para dichos sectores.

A las autoridades gubernamentales, se recomienda se actualicen las políticas de puertos, que permitan mayores inversiones y que se promuevan alianzas público-privadas para que las vías que van y vienen de los puertos estén y se mantengan en buenas condiciones. Esto ayudaría a la mejora de infraestructura y la digitalización de todos los procesos con el objetivo de optimizar el mayor tiempo posible que en el transporte marítimo es un factor muy importante.

A las asociaciones de exportadores y productores de diferentes sectores, se les recomienda que preparen planes que permitan disminuir las afectaciones que esta crisis mundial ha causado en las operaciones de las empresas ecuatorianas. Sobre todo, gestionar y motivar la firma contratos con las líneas navieras y empresas transportistas para mantener los precios del transporte y asegurar espacios por determinados períodos de tiempo sobre todo cuando la demanda sube para tener la oportunidad de exportar e impulsar a la creación de convenios con proveedores de materias primas para disminuir la variación de los precios.

Referencias

- Aguilar D., Romero J., León L. (Enero de 2022). *Análisis de la escasez de contenedores en el transporte marítimo a nivel mundial*, 8(1), 1047. Revista Científica Dominio de las Ciencias. <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/8383486.pdf>
- Aguilar, P., Maldonado, D., y Solorzano, S. (Febrero de 2020). *Incidencia de la balanza comercial en el crecimiento económico del Ecuador: análisis econométrico desde Cobb Douglas, período 1980-2017*, 41(3), 2. Revista Espacios. <http://www.revistaespacios.com/a20v41n03/a20v41n03p10.pdf>
- Alvarez, M., Vera, K., y Soto, C. (Abril de 2021). *Covid-19: Impacto económico en las exportaciones del sector camaronero ecuatoriano en el periodo 2019-2020*, 6(3), 133-145. 593 Digital Publisher. https://www.593dp.com/index.php/593_Digital_Publisher/article/download/551/674/4945
- Álvarez, J. (2021). *El factor humano en la cadena global de suministro: COVID-19, los trabajadores portuarios frente a la pandemia*, 4. KONRAD-ADENAUER-STIFTUNG e. V. y Naciones Unidas. https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/47588/1/S2100871_es.pdf
- Andinave Companies. (2020). *Andipuerto*. <https://www.andinave.com/es/andipuerto/#:~:text=Desde%201999%2C%20Andipuerto%20es%20la,hasta%20220%20metros%20de%20eslora>.
- Arciniegas, J., y Osorio, C. (2018). *Comercio internacional para Latinoamérica*, 1-3. Ecoe Ediciones. <https://www21.ucsg.edu.ec:3137/a/101606>
- Armijos, Y., Ludeña, X., y Ramos, A. (Julio de 2017). *El rol de las exportaciones en el crecimiento: una comparación entre países primario-exportadores y manufacturero-exportadores*, 2(1), 67. Revista

Económica

<https://revistas.unl.edu.ec/index.php/economica/article/view/213/196>

AS. (04 de Octubre de 2022). *La crisis del transporte en Asia amenaza la Navidad.*

https://as.com/diarioas/2021/10/04/actualidad/1633323480_490345.html

Asamblea Nacional. (29 de Diciembre de 2017). *Código orgánico de la producción, comercio e inversiones.* COPCI, 1-91.

https://www.gob.ec/sites/default/files/regulations/2018-09/Documento_C%C3%B3digo-Org%C3%A1nico-Producci%C3%B3n-Comercio-Inversiones-COPCI.pdf

Asamblea Nacional. (21 de Agosto de 2018). *Código orgánico de la producción, comercio e inversiones,* COPCI, 38.

<https://www.correosdelecuador.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2018/11/COPCI.pdf>

Ascex Logic. (25 de Junio de 2021). *Importaciones a Ecuador: ¿Qué tendencias hay en el 2021?* <https://ascexlogic.com/importaciones-a-ecuador/#:~:text=En%20el%20%C3%A1mbito%20de%20Latinoam%C3%A9rica,carnes%20de%20bovinos%20y%20semillas.>

Asociación de Terminales Portuarios Privados del Ecuador. (Julio de 2021). *Estadísticas Portuarias y de Transporte Marítimo 2020,* 1-166.

<https://asotep.org/wp-content/uploads/2021/07/SPTMF-Boletin-Estadistico-Portuario-2020.pdf>

Autoridad Portuaria de Esmeraldas. (2021). *Autoridad Portuaria de Esmeraldas.*

<https://www.gob.ec/ape#:~:text=Somos%20una%20entidad%20Estatal%20que,y%20de%20la%20poblaci%C3%B3n%20nacional.>

Autoridad Portuaria de Guayaquil. (2020). *Autoridad Portuaria de Guayaquil. La Institución.* <http://www.puertodeguayaquil.gob.ec/la-institucion/>

- Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar. (2020). *La institución. Misión y Visión*.
<https://www.puertobolivar.gob.ec/mision-y-vision/#:~:text=Gestionar%20y%20controlar%20los%20servicios,competitividad%20del%20sector%20productivo%20ecuatoriano>.
- Banco Central del Ecuador. (17 de Febrero de 2021). *Evolución de la Balanza Comercial*, 1-. Retrieved 1-37, from <https://contenido.bce.fin.ec/documentos/Estadisticas/SectorExterno/BalanzaPagos/balanzaComercial/ebc202102.pdf>
- Banco Interamericano de Desarrollo. (2019). *Cadena de suministro 4.0: Mejores prácticas internacionales y hoja de ruta para América Latina*, 10-11.
https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Cadena_de_suministro_4.0_Mejores_pr%C3%A1cticas_internacionales_y_hoja_de_ruta_para_Am%C3%A9rica_Latina_es.pdf
- Banco Mundial. (2020). *Tráfico marítimo de contenedores (TEU: unidades equivalentes a 20 pies)*.
<https://datos.bancomundial.org/indicador/IS.SHP.GOOD.TU>
- Barleta, E., y Sánchez, R. (Junio de 2021). *Informe Portuario 2020: el impacto de la pandemia del COVID-19 en el comercio marítimo, transbordo y throughput de los puertos de contenedores de América Latina y el Caribe*, 1-23. Comisión Económica para América Latina y el Caribe.
https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/46979/1/S2100302_es.pdf
- Barleta, E., y Sánchez, R. (Mayo de 2022). *Informe Portuario 2021: las primeras señales de recuperación en el transporte marítimo internacional vía contenedores de América Latina y el Caribe*, 1-20. Comisión Económica para América Latina y el Caribe.
https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/47901/1/S2200343_es.pdf

BBC News. (15 de Septiembre de 2021). *Qué es la crisis de los contenedores y cómo está afectando al comercio mundial y a tu bolsillo.*
<https://www.bbc.com/mundo/noticias-58558860>

Cámara Marítima del Ecuador. (2020). *Autoridad Portuaria de Guayaquil – APG.* <http://www.camae.org/puerto/autoridad-portuaria-de-guayaquil-apg/#:~:text=El%20Puerto%20Mar%C3%ADtimo%20de%20Guayaquil,entre%20un%20canal%20exterior%20de>

Cámara Marítima del Ecuador. (2020). *Andipuerto S.A.*
<http://www.camae.org/puerto/andipuerto-s-a/>

Cámara Marítima del Ecuador. (21 de Agosto de 2020). *TPG, segunda terminal portuaria que más carga mueve en Guayaquil, amplió su infraestructura.* <http://www.camae.org/tpg/tpg-segunda-terminal-portuaria-que-mas-carga-mueve-en-guayaquil-amplio-su-infraestructura/>

Cámara Marítima del Ecuador. (2020). *Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar – APPB.* <http://www.camae.org/puerto/autoridad-portuaria-de-puerto-bolivar-appb/>

Cámara Marítima del Ecuador. (2021). *Autoridad Portuaria de Manta – APM.*
<http://www.camae.org/puerto/autoridad-portuaria-de-manta-amp/>

Cancillería del Ecuador. (24 de Febrero de 2022). *Estadísticas de vacunación contra el Covid-19 en el Ecuador.*
<https://www.cancilleria.gob.ec/argentina/2022/02/24/estadisticas-de-vacunacion-contra-el-covid-19-en-el-ecuador/>

Carreño, A. (Octubre de 2017). *Cadena de suministro y logística, Primera*, 30-31. Pontificia Universidad Católica del Perú.
<https://www21.ucsg.edu.ec:3137/visor/51222>

Castillo, D., y Trujillo, L. (Mayo de 2021). *Megabuques portacontenedores: así se mueve el 80% del comercio internacional.*
<https://theconversation.com/megabuques-portacontenedores-asi-se-mueve-el-80-del-comercio-internacional-159256>

- Chaparría, V. (2020). Editorial de la Universidad Politécnica de Valencia.
<https://www21.ucsg.edu.ec:2653/es/lc/ucsg/titulos/129684>
- Coba, G. (19 de Enero de 2022). *Las importaciones crecen con más fuerza que las exportaciones.*
<https://www.primicias.ec/noticias/economia/importaciones-crecimiento-mayor-exportaciones-ecuador/>
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (6 de Agosto de 2020). *Los efectos del COVID-19 en el comercio internacional y la logística*, 2.
https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/45877/S2000497_es.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo. (18 de Noviembre de 2021). <https://unctad.org/es/press-material/las-altas-tarifas-de-los-fletes-ensombrecen-la-recuperacion-economica>
- Consejo Supremo de Gobierno . (Mayo de 2020). *Ley de Regimen Administrativo Portuario Nacional* , 1-5.
<https://www.gob.ec/sites/default/files/regulations/2020-05/ley-de-regimen-administrativo-portuario-nacional.pdf>
- Contecon Guayaquil. (2022). *Contecon Guayaquil* S.A.
<https://www.cgsa.com.ec/nuestro-puerto/>
- Coordinación General de México. (2019). *Servicios de transporte marítimo regular en México 2019*, 5-53.
https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/597651/Prontuario_2019.pdf
- Corporación Universitaria de Asturias. (2018). *Cadena de Valor*, 3-5.
https://www.centro-virtual.com/recursos/biblioteca/pdf/creatividad_innovacion/unidad3_pdf1.pdf
- Daniels, J., Radebaugh, L., Sullivan, D. (2018). *Negocios internacionales Ambientes y operaciones*, 15, 159. Pearson HispanoAmerica.
<https://ucsg.vitalsource.com/books/9786073243353>

Defensoría del Pueblo de Ecuador y Universidad UTE. (2020). *Informe temático sobre la situación de los derechos humanos durante la declaratoria del estado de excepción por la emergencia sanitaria por la COVID-19 en Ecuador en 2020, Primera*, 15. <https://repositorio.dpe.gob.ec/bitstream/39000/2937/1/PE-001-DPE-2021.pdf>

Departamento Económico y de Comercio Exterior de la Cámara de Comercio de Quito. (22 de Julio de 2021). *Las tarifas de transporte de contenedores suben en un 339%*. <https://criteriosdigital.com/datos/deptoeconomicoycomercio/contenedores-alto-costo-fletes-ecuador-latinoamerica/>

Díaz, F., y Toro, A. (2020). *SARS-CoV-2/COVID-19: el virus, la enfermedad y la pandemia*, 24(3), 184. Medicina & Laboratorio. <https://docs.bvsalud.org/biblioref/2020/05/1096519/covid-19.pdf>

Diez, E. y Calatayud A. (11 de Diciembre de 2018). *¿Cuáles son los grandes cambios de la industria marítima en estas décadas?* <https://blogs.iadb.org/transporte/es/cuales-son-los-grandes-cambios-de-la-industria-maritima-en-estas-decadas/>

Dirección Nacional de Integración Monetaria y Financiera Regional. (Diciembre de 2016). *Teorías del comercio internacional*, 8-9. <https://contenido.bce.fin.ec/documentos/PublicacionesNotas/doctec11.pdf>

DP World Posorja. (2022). *DP World Posorja - Puerto Inteligente de Aguas Profundas en Ecuador*. <https://www.dpworld.com/es/posorja/services/ports-and-terminals/dp-world-posorja>

El Mercantil. (27 de Febrero de 2022). *Top 30 mundial de puertos en 2021*. <https://elmercantil.com/indicador/top-30-mundial-de-puertos-en-2021/>

El Universo. (01 de Diciembre de 2021). *Estos son los 10 productos que más se han exportado desde Ecuador en lo que va del 2021*. <https://www.eluniverso.com/noticias/economia/estos-son-los-10->

productos-que-mas-se-han-exportado-desde-ecuador-en-lo-que-va-del-2021-nota/

Elizondo, S. (16 de Diciembre de 2021). *¿Qué es la crisis de contenedores y cómo afecta al comercio internacional?*
<https://www.blplegal.com/es/que-es-la-crisis-de-contenedores-y-como-afecta-al-comercio-internacional/>

España, S. (25 de Noviembre de 2021). *El banano y el camarón, dos pilares de la economía de Ecuador, se atascan en la crisis logística mundial.* El País. <https://elpais.com/economia/2021-11-25/el-banano-y-el-camaron-dos-pilares-de-la-economia-de-ecuador-se-atascan-en-la-crisis-logistica-mundial.html>

Esteve, A., y Romero, R. (2017). *Transporte marítimo de mercancías. Los elementos clave, los contratos y los seguros*, 9-14. Marge Books.
Esteve, A. & Romero, R. (2017). *Transporte marítimo de mercancías: los elementos clave, los contratos y los seguros.* Marge Books.
<https://www21.ucsg.edu.ec:2653/es/lc/ucsg/titulos/43772>

Fajardo Loayza, V. A., Ulloa Barre, N.M., González Illescas, M.L., y Solórzano Solórzano, S.S. (2020). *Estrategias post Covid-19: Desafíos para las empresas exportadoras de productos tradicionales*, 1. Universidad Técnica de Machala.
http://repositorio.utmachala.edu.ec/bitstream/48000/16013/1/T-3837_FAJARDO%20LOAYZA%20VIVIANA%20ALEXANDRA.pdf

Fau, M. E. (2011). En *David Ricardo: clásicos resumidos* (pág. 56). La Bisagra.
<https://www21.ucsg.edu.ec:2653/es/lc/ucsg/titulos/76829>

Federación Colombiana de Agentes Logísticos en el Comercio Internacional. (Enero de 2021). *Covid-19 y sus efectos en la logística mundial por causa de la escasez de contenedores*, 1. Dirección de Estudios e Investigaciones de FITAC. <http://fitac.net/documents/ED-ESCASEZ-CONTENEDORES-ENERO-2021.pdf>

Garrido, J. (28 de Noviembre de 2019). *Tamaño de los portacontenedores: ¿Qué dimensiones podemos encontrar?*

<https://piernext.portdebarcelona.cat/movilidad/tamano-de-los-portacontenedores/>

Giménez Morera, A., Ferrer Arranz, J., y Bonet Juan, A. (2019). *Organización y gestión del comercio internacional*, 3-8. Universidad Politécnica de Valencia. <https://www21.ucsg.edu.ec:2653/es/lc/ucsg/titulos/111456>

Importaciones Ecuador. (05 de Enero de 2022). *Régimen Aduanero Transbordo*. <https://www.importacionesecuador.com.ec/regimenes-aduaneros/regimen-aduanero-transbordo/#:~:text=El%20r%C3%A9gimen%20transbordo%20es%20el,realiz%C3%A1ndose%20esta%20transferencia%20bajo%20control>

Indaburu, C. H. (2021). *Puertos y transportes: Su aplicación en la logística*, 27. Nueva Legislación SAS. <https://www21.ucsg.edu.ec:2653/es/lc/ucsg/titulos/188496>

International Container Terminal Services Inc. (2022). *Contecon Guayaquil SA*. <https://www.ictsi.com/what-we-do/our-terminals/contecon-guayaquil-sa>

Jefatura del Estado de España. (25 de Julio de 2014). *Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima(180)*, 23. <https://www.boe.es/buscar/pdf/2014/BOE-A-2014-7877-consolidado.pdf>

Jiménez, F. (29 de Abril de 2022). *Un verano fatal para el comercio mundial: el nuevo colapso de los puertos chinos supera la pesadilla de 2021*. El Economista. <https://www.economista.es/economia/noticias/11742434/04/22/Un-verano-fatal-para-el-comercio-mundial-el-nuevo-colapso-de-los-puertos-chinossupera-la-pesadilla-de-2021.html>

Jumbo, D., Campuzano, J. A., Vega, F. Y., y Luna, Á. E. (2020). *Crisis económicas y covid-19 en Ecuador: impacto en las exportaciones*, 12(6), 103. Revista Universidad y Sociedad. <http://scielo.sld.cu/pdf/rus/v12n6/2218-3620-rus-12-06-103.pdf>

- Logimov. (02 de Agosto de 2018). *Navieras: la forma de transportar carga vía marítima*. <https://www.logimov.com/blog/nwarticle/16/1/navieras-forma-transportar-carga-via-maritima>
- López, M., y Cedillo, A. (Noviembre de 2021). *Análisis de competitividad frente al comercio exterior para el mercado de cacao, miel natural y cebolla en Honduras 2006-2019*, 12(2), 40-41. Revista Economía y Administración. <https://www.lamjol.info/index.php/EyA/article/download/12969/15069/47064>
- Maguey, H. y Mendiola, A. (09 de Diciembre de 2021). *La crisis de contenedores y su gran efecto mariposa*. <https://www.gaceta.unam.mx/la-crisis-de-contenedores-y-su-gran-efecto-mariposa/>
- Marinucci, E. (Enero-Junio de 2021). *Logística y transporte internacional: La disrupción ante el Covid-19*(32), 6-21. Revista de Integración y Cooperación Internacional. <https://rephip.unr.edu.ar/bitstream/handle/2133/20550/Art%C3%ADculo%201%20-%20Revista%20Nro.%2032.pdf?sequence=2&isAllowed=y>
- Menéndez, C. (14 de Octubre de 2021). *Colapso en el puerto de Los Ángeles | Trabaja 24 horas al día para aliviar la situación*. Euro News . <https://es.euronews.com/2021/10/14/colapso-en-el-puerto-de-los-angeles-trabajara-24-horas-al-dia-para-aliviar-la-situacion>
- Milenio. (27 de Septiembre de 2021). *Por escasez de conductores en EU, buques de carga se quedan varados en puertos de California*. <https://www.milenio.com/internacional/estados-unidos/california-buques-carga-varados-long-beach-losangeles>
- Ministerio de Educación de Colombia. (2017). *Subsector logística portuaria, Primera*, 10. https://www.mineducacion.gov.co/1759/articles-362825_recurso.pdf

- Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca. (04 de Abril de 2020). *Ecuador garantiza exportación de productos con estándares internacionales de bioseguridad.* <https://www.produccion.gob.ec/ecuador-garantiza-exportacion-de-productos-con-estandares-internacionales-de-bioseguridad/>
- Ministerio de Salud Pública . (20 de Julio de 2022). *Se registra un rebrote de COVID-19 en el país.* <https://www.salud.gob.ec/se-registra-un-rebote-de-covid-19-en-el-pais/>
- Ministerio de Salud Pública. (20 de Mayo de 2021). *Plan nacional de vacunación e inmunización contra el COVID-19, 1-7.* <https://www.salud.gob.ec/wp-content/uploads/2021/05/01-Plan-nacional-de-vacunacion-e-inmuniczacion-contra-el-COVID-19-Ecuador-2021-1.pdf>
- Ministerio de Salud Pública. (31 de Mayo de 2021). *El presidente Lasso lideró el inicio del Plan de Vacunación 9/100.* <https://www.salud.gob.ec/el-presidente-lasso-lidero-el-inicio-del-plan-de-vacunacion-9-100/>
- Ministerio de Salud Pública. (Agosto de 2022). *Situación Nacional Covid-19.* https://www.salud.gob.ec/wp-content/uploads/2022/08/MSP_cvd19_infografia_diaria_20220815.pdf
- Ministerio de Salud Pública. (19 de Enero de 2022). *En Guayaquil hubo 15.184 contagios de COVID-19 en una semana.* <https://www.salud.gob.ec/en-guayaquil-hubo-15-184-contagios-de-covid-19-en-una-semana/>
- Ministerio de Transporte y Obras Públicas . (03 de Junio de 2022). *Puertos del Ecuador ocupan el séptimo lugar de mayor comercialización en la Región durante el 2021.* <https://www.obraspublicas.gob.ec/puertos-del-ecuador-ocupan-el-septimo-lugar-de-mayor-comercializacion-en-la-region-durante-el-2021/>
- Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (20 de Noviembre de 2020). *Puerto Bolívar se afianza como polo de desarrollo de la región sur del Ecuador.* <https://www.obraspublicas.gob.ec/wp->

content/uploads/downloads/2020/11/1.-Especial-Puerto-bolivar-20-11-2020.pdf

Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (2022). *Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial*.
<https://www.obraspublicas.gob.ec/puertos-y-transporte-maritimo-y-fluvial/>

Molina, M., y Díaz, R. (Abril de 2022). *La logística avisa de nuevos desabastecimientos por el colapso en Shanghái*.
https://cincodias.elpais.com/cincodias/2022/04/25/companias/1650906286_875585.html#:~:text=El%20principal%20puerto%20del%20mundo,asegurado%20sentirse%20%E2%80%9Cgravemente%20afectadas%E2%80%9D.

Molpeceres, D. (25 de Abril de 2022). *La crisis de Shanghái amenaza con cronificar la llegada de suministros todo 2022*. El Independiente.
<https://www.elindependiente.com/economia/2022/04/25/la-tesis-de-shanghai-amenaza-con-cronificar-la-llegada-de-suministros-todo-2022/>

Orellana García, Z. (Diciembre de 2021). *Afectación del COVID-19 en las ventas y exportaciones de las empresas ecuatorianas*, 5(11), 17-23. X-Pedientes Económicos.
<http://portal.amelica.org/ameli/jatsRepo/392/3922444002/index.html>

Organización Internacional del Trabajo . (18 de Marzo de 2020). *El COVID-19 y el mundo del trabajo: Repercusiones y respuestas, Primera*, 2.
https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---dgreports/---dcomm/documents/briefingnote/wcms_739158.pdf

Organización Marítima Internacional. (2020). *Introducción a la OMI-Organización Marítima Internacional* .
<https://www.imo.org/es/About/Pages/Default.aspx>

Organización Mundial del Comercio. (2020). *Examen estadístico del comercio mundial 2020*, 10-18.
https://www.wto.org/spanish/res_s/statis_s/wts2020_s/wts2020_s.pdf

- Organización Mundial del Comercio. (2021). *Examen estadístico del comercio mundial de 2021*, 12-21. https://www.wto.org/spanish/res_s/statis_s/wts2021_s/wts2021_s.pdf
- Organización Mundial del Comercio. (2021). *Mitigar los escollos comerciales en los países en desarrollo sin litoral*, 20-24. https://www.wto.org/spanish/res_s/booksp_s/00_landlocked2021_s.pdf
- Organización Mundial del Comercio. (2022). *Transporte Marítimo*. https://www.wto.org/spanish/tratop_s/serv_s/transport_s/transport_maritime_s.htm
- Organización Mundial de Aduanas. (2 de Diciembre de 1972). *Convenio aduanero sobre contenedores*, 5. Ginebra: Naciones Unidas y Organización Intergubernamental Consultiva de Navegación Marítima. https://unece.org/DAM/trans/conventn/ccc_1972s.pdf
- Orgaz, C. (22 de Abril de 2022). *El enorme atasco en el puerto de Shanghái por el confinamiento y sus consecuencias para América Latina y el mundo*. BBC Mundo. <https://www.bbc.com/mundo/noticias-internacional-61182986>
- Peña Andrés, C. (2016). *Manual de transporte para el comercio internacional: selección y gestión del transporte para la exportación*, Primera, 15. Marge Books. <https://www21.ucsg.edu.ec:2653/es/lc/ucsg/titulos/43759>
- Peréz, E. (2 de Octubre de 2021). *Estamos cargando demasiado los barcos de contenedores y esto está ralentizando aún más todo*. <https://www.xataka.com/empresas-y-economia/estamos-cargando-demasiado-barcos-contenedores-esto-esta-ralentizando-todo>
- Pinheiro, O., Breval, S., Rodríguez, C., y Follmann, N. (Junio de 2017). *Una nueva definición de la logística interna y forma de evaluar la misma*, 25(2). Revista chilena de ingeniería. <https://dx.doi.org/10.4067/S0718-33052017000200264>

- Prosertek. (8 de Noviembre de 2021). *El Puerto de Los Ángeles, desbordado por los contenedores*. <https://prosertek.com/es/blog/puerto-los-angeles-desbordado-contenedores/>
- Rivera, L. (Enero de 2022). *Seis tendencias clave que afectan a las cadenas de suministro mundiales en 2022*. <https://home.kpmg/ec/es/home/insights/2022/01/six-key-trends-impacting-global-supply-chains-in-2022.html>
- Robben, X. y De Quatrebarbes, A. (26 de Abril de 2016). *La cadena de valor de Michael Porter. Identifique y optimice su ventaja competitiva*, 7. 50 Minutos. https://books.google.com.ec/books?id=W3AODAAAQBAJ&printsec=frontcover&dq=La+cadena+de+valor+de+Michael+Porter+pdf&hl=es&sa=X&redir_esc=y#v=onepage&q=La%20cadena%20de%20valor%20de%20Michael%20Porter%20pdf&f=false
- Rodrigo de Larrucea, J. (2018). *Manual del Transporte en Contenedor, Primera*, 36-44. Marge Books. <https://www21.ucsg.edu.ec:2653/es/ereader/ucsg/45160>
- Ruano, A. (2020). *¿Qué es el TEU?* <https://www.sertrans.es/transporte-maritimo/que-es-el-teu-y-cuando-empezo-a-usarse/>
- SAAM. (2018). *Terminal Portuario de Guayaquil*. <https://www.saam.com/terminales-portuarios/terminal-portuario-guayaquil-tpg/>
- Sánchez, M. (17 de Octubre de 2021). *La primavera sindical de Estados Unidos*. El País. <https://elpais.com/economia/2021-10-18/la-primavera-sindical-de-estados-unidos.html>
- Secretaría General de la Comunidad Andina. (Enero de 2013). *Manual sobre control de contenedores, Primera*, 7. <https://www.bascantioquia.org/wp-content/uploads/2017/06/Manual-Contenedores.pdf>

- Segura, A. (14 de Octubre de 2021). *El colapso en el puerto de Los Ángeles hace tambalear a EE.UU.* https://www.swissinfo.ch/spa/eeuu-suministros_el-colapso-en-el-puerto-de-los-%C3%A1ngeles-hace-tambalear-a-ee-uu-/47029032
- SICEX. (30 de Julio de 2021). *El impacto de la pandemia en el precio de fletes marítimos.* <https://sicex.com/blog/escasez-de-contenedores-maritimos/>
- Silva Juárez, E. (Marzo de 2020). *Elementos de Logística Internacional, Segunda,* 74. PACJ. <https://www21.ucsg.edu.ec:2653/es/lc/ucsg/titulos/147924>
- Silva, E. (Diciembre de 2020). *Carga Marítima*, 60-61. México: PACJ. <https://www21.ucsg.edu.ec:2653/es/lc/ucsg/titulos/172250>
- Suárez, M. (20 de Febrero de 2022). *El sector exportador bate récords a pesar de las trabas mundiales.* <https://www.revistagestion.ec/analisis-economia-y-finanzas/el-sector-exportador-bate-records-pesar-de-las-trabas-mundiales>
- Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial. (30 de Marco de 2016). *Normas que regulan los servicios portuarios en el Ecuador*, 1-26. https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2018/02/LOTAIP_1_MTOP-SPTM-2016-0060-R_Normas_que_regulan_los_servicios_portuairros_en_el_ecuador_2016.pdf
- Terminal Portuario de Manta. (2020). *Sobre Nosotros. Historia APM.* <https://tpm.ec/nosotros>
- Torres, M., y Campuzano, J. (2021). *Impacto de la Balanza Comercial en el Crecimiento Económico Ecuatoriano, Período 1990-2019*, 43. Revista Científica y Tecnológica UPSE. <https://incyt.upse.edu.ec/ciencia/revistas/index.php/rctu/article/view/554/493>

Trafimar Logistics. (6 de Septiembre de 2021). *La crisis de escasez de contenedores, su origen y recomendaciones*.
<https://www.trafimar.com.mx/blog/la-crisis-de-escasez-de-contenedores-su-origen-y-recomendaciones>

Yim, C. (2021, March 18). *Shipping disruption and freight rates in the wake of COVID-19.*, 44, 1-5.
https://www.researchgate.net/publication/351276787_Shipping_Disruption_and_Freight_Rates_in_the_Wake_of_COVID-19

Apéndices

Apéndice A. Entrevista 1

Entrevistada: Soraya Peláez, Gerente Comercial de la agencia naviera Evergreen. Con 36 años de experiencia en el negocio marítimo.

1. **¿En qué medida la escasez de contenedores afectó a las exportaciones ecuatorianas?**

Las exportaciones se cubren con los contenedores que llegan llenos de importaciones. Nosotros seguíamos recibiendo unidades de importación, estas unidades los importadores las sacan y las devuelven vacías en un tiempo promedio de 20 días.

Digamos que en marzo cuando en Ecuador reventó la situación, nosotros estuvimos bien con contenedores, pero ya cuando inicia en China porque es el mayor proveedor de carga de importación para nuestro país, vemos que hay una baja por ende van llegando menos contenedores.

A subsiguientes meses del 2020 si teníamos menos equipos de lo que nos llegaban. Sí nos afectó, pero no tanto en la carga seca, sino en la carga refrigerada. No teníamos equipo refrigerado para reponer y cubrir todas las exportaciones. En el 2021 le supimos coger el ritmo y mejoramos. Mejoramos en ingresos, por el incremento de fletes, aunque el volumen bajó para nosotros porque perdimos un servicio, pero mejoró el ingreso económico.

2. **Antes de la pandemia, ¿Existía restricción de espacio y/o contenedores para las exportaciones ecuatorianas?**

Con pandemia o sin pandemia, si hay restricciones, no siempre, pero si las hay, hay momentos. Cuando hay demasiada demanda en ciertos sectores. Por lo regular, se maneja bastante bien.

En el 2017 o 2018 cuando el sector exportador camaronero decidió incrementar su producción porque tuvieron más pedidos de producto desde China y no nos avisaron a las navieras que iban a incrementar

el volumen, las navieras tuvimos problemas porque no teníamos contenedores refrigerados que era la demanda porque los camaroneros no avisaron. Hubo problemas de contenedores más no de espacios.

Lo de los espacios y contenedores se va viendo mes a mes en paralelo también de cómo va el mercado en el exterior.

3. Aparte del Covid-19 y la escasez de contenedores ¿Hubo otros factores que impidieron a las empresas exportar?

Además del Covid-19, básicamente afectó que su personal estuviera enfermo, no iban a las plantaciones y por eso no podían exportar.

De ahí, hubo transporte terrestre. El comercio exterior no se detuvo, seguimos exportando. Más bien que las exportaciones estuvieron mucho mejor que las importaciones. Las importaciones bajamos muchísimo durante toda la pandemia.

No hubo otra afectación tan grave aparte del Covid-19 porque hubo mucha respuesta positiva en las tecnologías que mantenemos esto del transporte internacional de cargas. Lo manejamos bastante bien.

4. Conoce usted, si durante la pandemia, ¿El volumen de las exportaciones ecuatorianas se mantuvo?

Sí, si se mantuvo. Nosotros decíamos las ventas estuvieron mejor que previo a la pandemia.

Lo que afectó un poco es que no teníamos suficiente equipo, no estaban llegando. Pero lo que si ayudó es que, al no haber importaciones de carga, el espacio desde los puertos de Lejano Oriente, Estados Unidos y Panamá, estaban libres y si podíamos traer los contenedores refrigerados vacíos. Nos jugó a favor a nosotros porque no nos llega carga refrigerada a Ecuador, nosotros más traemos carga seca.

Las exportaciones se incrementaron por la producción de los 4 primeros productos como banano, camarón, madera y cacao subieron año a año, la falta de equipo no fue para la carga seca, es decir, pero

esto no incide para que los exportadores dejen de producir ya que igual las líneas navieras de alguna forma buscamos la manera de traer incluso equipo vacío para cubrir la demanda de exportaciones. La escasez que hubo fue marcada en los refrigerados, que de una y otra manera como digo las líneas navieras traíamos este equipo vacío para cubrir la demanda.

5. A partir de la pandemia, ¿Los fletes navieros para las exportaciones ecuatorianas se incrementaron? ¿En qué porcentaje? ¿Por qué cree usted que se incrementaron?

A partir de la pandemia, los de importación no se incrementaron tanto como los de exportación. Si ha habido incrementos, pero el incremento a los de exportación no es más del 50% adicional.

6. ¿Cuál es la situación actual de espacios y contenedores para las exportaciones ecuatorianas?

Enfocados en la línea que yo manejo, nosotros espacios y contenedores tenemos. Pero si debo reconocer que en Ecuador se importa contenedores de 40 pies y exportamos más de 20 pies, tenemos un desbalance. Nosotros semana a semana estamos viendo que es lo que tenemos a la mano para vender. Si tenemos, pero tampoco en abundancia. La situación no es grave, es manejable.

7. ¿La guerra Ucrania-Rusia ha incrementado el problema de los contenedores para las exportaciones ecuatorianas?

Nosotros no cubrimos ese mercado como línea naviera. No nos ha afectado como línea naviera.

8. ¿Qué tipo de producto fue el más afectado durante la pandemia, carga seca o refrigerada?

La carga seca, sobre todo lo que es de campo como la teca y banano. Primero porque la teca viene del campo, la gente estaba muy enferma,

los exportadores de teca no tenían personal para que vayan a hacer los embarques.

En la carga refrigerada por las emparadoras, se pudieron manejar mucho mejor.

9. ¿Cómo ve usted los movimientos de carga, espacios navieros y fletes para el 2022?

El movimiento de carga y espacios están ya bastante regularizados. Los fletes de exportaciones para el 2022 es un sube y baja, depende de la oferta-demanda y de nuestro clima. Ahora que ya entramos a nuestro verano los volúmenes de carga refrigerada bajan, por lo tanto, nosotros debemos ajustar los fletes hacia la baja. A partir de junio a septiembre si hay una revisión a la baja de fletes.

De enero a mayo que estuvimos, los fletes estuvieron bien, no los niveles que se venían escuchando hace mucho tiempo cuando salió el boom de la carga refrigerada para Asia (China) que se fueron de \$2.700 a \$3.000. En el 2022 hemos mantenido fletes de \$5.500 a \$6.000 para carga refrigerada, que es lo normal, lo aceptable. Al momento los fletes están en la media justa, esto es cambiante.

10. Según su experiencia e información, ¿Cuándo cree usted que los fletes y espacios navieros se normalizarían?

Postpandemia en las importaciones se proyecta normalizarse entre finales del 2024 al 2025 porque entran ya más buques. Cada línea ha pedido más buques mucho más grandes y obviamente va a haber mucho más espacio. Más oferta de espacio va a bajar los fletes.

En exportaciones, estamos en la media razonable.

La normalidad de los fletes siempre va a depender de la oferta de espacio al momento y la demanda que haya en el mercado.

Apéndice B. Entrevista 2

Entrevistado: Anand Somani. Dueño de la empresa SNB EXPORT S.A. y quién empezó sus actividades de exportación desde el 2000. Una de las empresas más antiguas en el sector de exportación de madera teca. Exportación de Teca hacia 95% India y 5% Vietnam.

1. ¿En qué medida la escasez de contenedores afectó a sus exportaciones?

En una medida muy alta porque todo lo que es exportación depende del sector naviero. El año pasado desde mes agosto-septiembre hasta diciembre, las navieras no tenían contenedor ni pagando precios altos. En esos meses pude exportar solo entre 10% y 20% de mis exportaciones por la falta de equipo.

2. Antes de la pandemia, ¿Existía restricción de contenedores para sus exportaciones?

No, nada. Antes de pandemia estaba abierto.

3. Durante la pandemia, ¿Sus exportaciones decrecieron por alguna razón? (Explicar por qué)

En la pandemia, a veces las exportaciones se caían también por la demanda. En destino había problema de pandemia y estaba cerrado todo. No servía de nada mandar el producto porque ellos no podían usar debido al cierre. Obligadamente tuve que bajar mis exportaciones hasta ver de nuevo en destino que se abrió nuevamente el mercado e incrementar.

4. A partir de la pandemia, ¿Los fletes navieros se incrementaron para sus exportaciones? ¿En qué porcentaje? ¿Por qué?

Claro. Desde que empezó pandemia no subieron los precios de una pero una vez que empezó pandemia después como 6-8 meses subieron los fletes navieros. Nosotros pagábamos un flete de Ecuador

a India alrededor de \$400 por contenedor y llegó hasta \$4.000. Los fletes navieros subieron un alto porcentaje.

5. ¿Cómo afectó a su empresa la restricción de contenedores?

Muy fuerte porque nuestra empresa totalmente dedica a la exportación y la exportación no existe sin contenedores. Primero no había contenedor y lo poco que conseguía era por un precio muy alto. También, se vio afectada nuestra ganancia, casi no teníamos ganancia, teníamos que trabajar para cubrir sueldos porque no había manera de embarcar.

6. ¿Ha existido una afectación adicional en la escasez de contenedores por la Guerra Ucrania-Rusia para sus exportaciones?

Nosotros no enviamos producto a ese sector, a esa parte del mundo. Nosotros enviamos para Asia. No tuvimos un efecto directo, pero como las navieras que trabajan, es un efecto globalizado porque es un servicio que va por un lado y por otro lado entonces cualquier efecto que le da a ellos, indirectamente afecta a nosotros también. Cuando nosotros hablábamos con naviera, naviera nos decía que por ese efecto está más complicado, por equipo y rutas.

7. ¿Ha considerado su empresa o el gremio de exportadores tomar algunas acciones para asegurar espacios navieros para sus cargas?

Nosotros si tratamos de ver que se puede hacer, pero el asunto naviero en este momento está súper complicado. Ahorita a ellos no les importa si se pierde un cliente o no se pierde y mantener. Básicamente hace un año ellos no están escuchando ninguna petición de clientes. Si pierden 1 o 2 clientes a ellos no les va a afectar en nada, también porque reciben instrucciones de sus filiales internacionales.

8. ¿Cuál es la perspectiva de sus exportaciones para el 2022?

Por varios factores igual no creo que vaya a estar muy alta las exportaciones porque la inflación mundialmente es alta entonces eso le quita el poder de compra al público. No puede comprar porque todo es caro, entonces en vez de comprar 10 cosas, su dinero alcanza para comprar 6 cosas.

De cierta manera, la demanda se baja. No creo poder lograr el volumen que antes de pandemia se exportaba. También depende de las navieras, si bajan los costos, el precio de venta del producto va a bajar entonces el consumidor puede consumir más con dinero que tiene.

La situación no está clara, está muy variante por factores como guerra, el alza del petróleo.

9. ¿Esas perspectivas dependen de alguna forma del espacio naviero?

Por supuesto. Todo negocio mundial depende del asunto naviero en espacio y fletes. El negocio de importación y exportación depende totalmente de las navieras.

Apéndice C. Entrevista 3

Entrevistado: Bruno Verde, General Manager de la empresa C.Steinweg Ecuador S.A. Con experiencia desde 2007. 11 años como bróker logístico y 4 años de minero.

1. ¿En qué medida la escasez de contenedores afectó a sus exportaciones?

No afectó mucho. El volumen de retiro se redujo, pero las cargas más urgentes se movieron con navieras más confiables. Sin embargo, en la actualidad aún hay escasez.

2. Antes de la pandemia, ¿Existía restricción de contenedores para sus exportaciones?

No, todo fue a partir de la pandemia.

3. Durante la pandemia, ¿Sus exportaciones decrecieron por alguna razón? (Explicar por qué)

Para la empresa, sólo en abril 2020 fue el mes más crítico. Luego de eso, hubo crecimiento y más importancia en las exportaciones.

4. A partir de la pandemia, ¿Los fletes navieros se incrementaron para sus exportaciones? ¿En qué porcentaje?

Depende de la naviera y destino. La oferta de barcos disminuyó y la demanda aumentó, por lo que, los fletes se repuntaron.

Las navieras aumentaron al 100% los fletes con variaciones muy cortas.

5. ¿Cómo afectó a su empresa la restricción de contenedores?

Para la carga base de mayor volumen para nuestra empresa no afectaron. Misceláneos y otras cargas si sufrieron muchas restricciones. Estaba todo listo, producción lista, contenedores listos, pero no pudimos exportar.

6. ¿Ha existido una afectación adicional en la escasez de contenedores por la Guerra Ucrania-Rusia para sus exportaciones?

Operativamente hablando no. No es un destino para este tipo de carga. Los barcos no toman esa ruta.

7. ¿Ha considerado su empresa o el gremio de exportadores tomar algunas acciones para asegurar espacios navieros para sus cargas?

Nosotros en algunos casos para competir con el mercado peruano, aseguramos cargas premium pagando más en fletes. No siempre, pero si cuando el mercado se calienta o la demanda sube.

8. ¿Cuál es la perspectiva de sus exportaciones para el 2023?

Depende de cuánto mueva el país. Ecuador mueve 150.000 toneladas al año en pequeña minería como cobre y oro, que equivale a 600.000 contenedores.

9. ¿Esas perspectivas dependen de alguna forma del espacio naviero?

Para las producciones actuales no, para las futuras sí.

Las navieras no abastecen para una producción de gran escala. Se deben reconfigurar espacios y contenedores. La oferta debe estar en línea a la demanda.



DECLARACIÓN Y AUTORIZACIÓN

Yo, **Peñañiel Lascano, Madison Ayleen** con C.C: # **0923646962** autora del trabajo de integración curricular: **Análisis del impacto de escasez de contenedores por la pandemia Covid-19, en las exportaciones de bienes nacionales durante el periodo 2020-2021** previo a la obtención del título de **Licenciada en Negocios Internacionales** en la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil.

- 1.- Declaro 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.- Autorizo 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, a los 19 días del mes de septiembre del año 2022

Peñañiel Lascano, Madison Ayleen

C.C: 0923646962



REPOSITORIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA			
FICHA DE REGISTRO DE TRABAJO DE INTEGRACIÓN CURRICULAR			
TEMA Y SUBTEMA:	Análisis del impacto de escasez de contenedores por la pandemia Covid-19, en las exportaciones de bienes nacionales durante el periodo 2020-2021		
AUTOR(ES)	Peñañiel Lascano, Madison Ayleen		
REVISOR(ES)/TUTOR(ES)	Ing. Santillán Pesantes, Jaime 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. PÁGINAS:	102
ÁREAS TEMÁTICAS:	Transporte Marítimo, Comercio Internacional, Cadena Logística		
PALABRAS CLAVES/ KEYWORDS:	Exportaciones, escasez, contenedores, bienes nacionales, Covid-19.		
RESUMEN/ABSTRACT (150-250 palabras):			
<p>La economía mundial quedó obligada a la ralentización que debido al estallido de la pandemia ha provocado graves complicaciones, tales como: el cierre de agencias logísticas, las restricciones en los puertos, congestión, reducción de personal portuario y barcos en las navieras, por tanto, el presente trabajo de investigación tiene como objetivo principal analizar el impacto de la escasez de contenedores en las exportaciones de bienes nacionales del periodo 2019-2021. Es así como se utilizó una metodología de investigación cualitativa tomando como base información, tablas estadísticas de páginas gubernamentales obtenidos de: Banco Central del Ecuador, ASOTEP (Asociación de Terminales Portuarios Privados del Ecuador), artículos y demás fuentes confiables. Los resultados evidenciaron que en el Informe Portuario 2021 emitido por la Comisión Económica para América Latina y el Caribe, ubica a Ecuador en el séptimo lugar de 28 países de la región, por su excelente comportamiento en el movimiento de contenedores; y que, en año de pandemia, los puertos de Guayaquil tuvieron mayor participación en exportación con 89,63%. Se concluye que, en el año 2020, hubo una reducción de movimiento de carga de contenedores a nivel mundial de 1,3%, asimismo, Latinoamérica vivió esta situación, terminando el año con una reducción del comercio vía contenedores en un -5,7%. Mientras que en Ecuador fue lo contrario, hubo un aumento de 7,18% en el total de contenedores llenos de exportación.</p>			
ADJUNTO PDF:	<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO	
CONTACTO CON AUTOR/ES:	Teléfono: +593-995313724	E-mail: madison.penañiel17@gmail.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):			