



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
SISTEMA DE POSGRADO
MAESTRÍA EN NEGOCIOS INTERNACIONALES**

TEMA:

**Soluciones de transporte multimodal en exportación de perecederos del
Ecuador**

AUTORA:

Muñoz Bozada Katherine Janeth

**Previo a la obtención del grado Académico de:
MAGÍSTER EN NEGOCIOS INTERNACIONALES**

TUTORA:

Econ. María Teresa Alcívar Avilés, Phd.

Guayaquil, Ecuador

2024



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
SISTEMA DE POSGRADO
MAESTRÍA EN NEGOCIOS INTERNACIONALES**

CERTIFICACIÓN

Certificamos que el presente trabajo fue realizado en su totalidad por la Ingeniera en Gestión Empresarial, Muñoz Bozada Katherine Janeth, como requerimiento parcial para la obtención del Grado Académico de Máster en Negocios Internacionales.

DIRECTORA DEL PROYECTO DE INVESTIGACIÓN

Econ. María Teresa Alcívar Avilés, PhD.

REVISORES

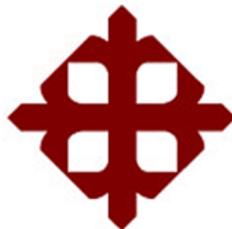
Ing. Maria Josefina, Alcívar Avilés, PhD.

Econ. Uriel Hitaman, Castillo Nazareno, PhD.

DIRECTORA DEL PROGRAMA

Econ. María Teresa Alcívar Avilés, PhD.

Guayaquil, a los 5 del mes de septiembre del año 2024.



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
SISTEMA DE POSGRADO
MAESTRÍA EN NEGOCIOS INTERNACIONALES**

DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

Yo, Katherine Janeth Muñoz Bozada

DECLARO QUE:

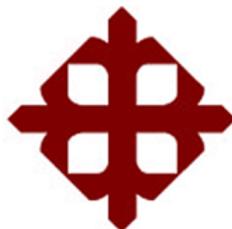
El Proyecto de Investigación: Soluciones De Transporte Multimodal En Exportación De Perecederos Del Ecuador, previa a la obtención del Grado Académico de Máster en Negocios Internacionales, ha sido desarrollada en base a una investigación exhaustiva, respetando derechos intelectuales de terceros conforme las citas que constan al pie de las páginas correspondientes, cuyas fuentes se incorporan en la bibliografía. Consecuentemente este trabajo es de mi total autoría.

En virtud de esta declaración, me responsabilizo del contenido, veracidad y alcance científico del proyecto de investigación del Grado Académico en mención.

Guayaquil, a los 5 del mes de septiembre del año 2024

LA AUTORA:

Katherine Janeth Muñoz Bozada



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
SISTEMA DE POSGRADO
MAESTRÍA EN NEGOCIOS INTERNACIONALES**

AUTORIZACIÓN

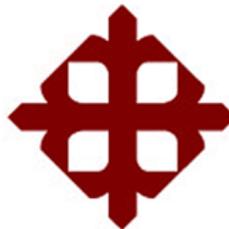
Yo, Katherine Janeth Muñoz Bozada

Autorizo a la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil, la **publicación** en la biblioteca de la institución del **Proyecto de Investigación** de la Maestría en Negocios Internacionales titulada: “Soluciones De Transporte Multimodal En Exportación De Perecederos Del Ecuador”, cuyo contenido, ideas y criterios son de mi exclusiva responsabilidad y total autoría.

Guayaquil, a los 5 del mes de septiembre del año 2024

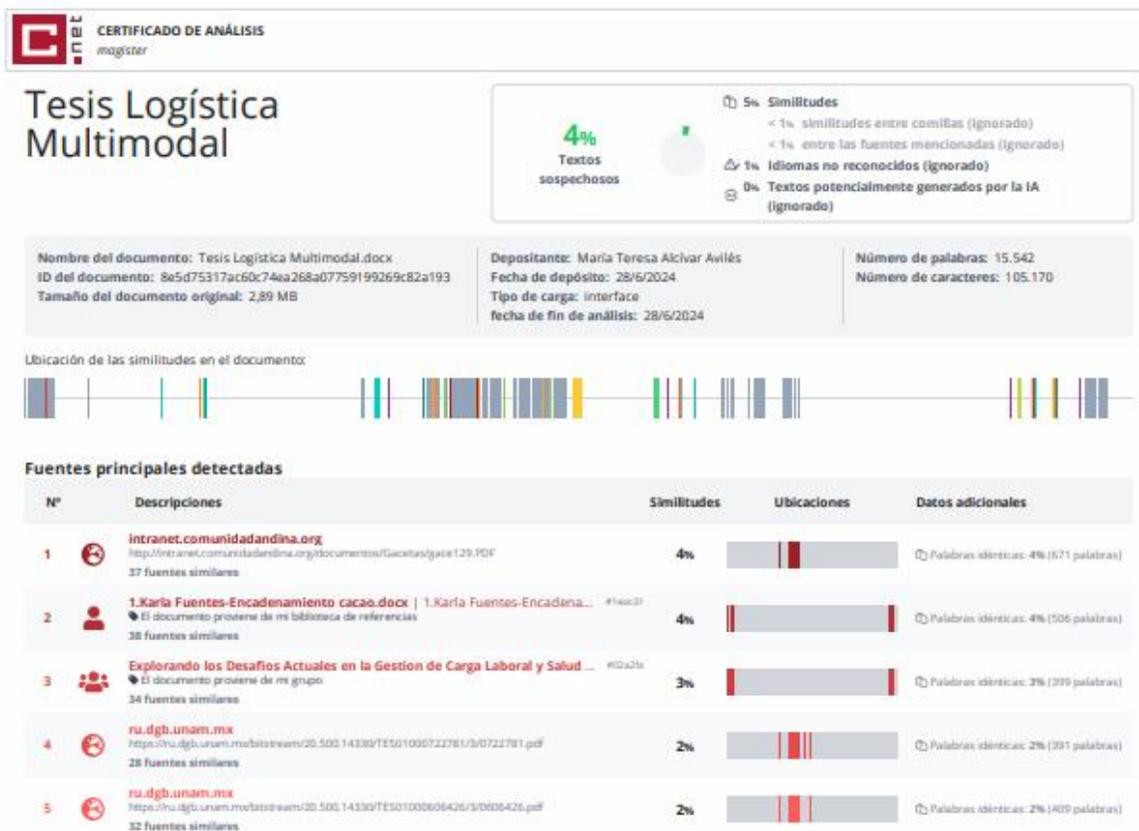
LA AUTORA:

Katherine Janeth Muñoz Bozada



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
SISTEMA DE POSGRADO
MAESTRÍA EN NEGOCIOS INTERNACIONALES**

INFORME DE COMPILATEO



Agradecimiento

Agradezco a la UCSG por permitirme alcanzar un logro más.

Agradezco con todo mi corazón a mis padres, quiénes me han enseñado con el ejemplo de trabajo a luchar por lo que quiero lograr, a levantarme cada vez más fuerte, quienes me han brindado su amor incondicional y me han apoyado en cada paso de mi vida y que donde ellos estén siempre podré encontrar un hogar.

Agradezco a mis tutores; Sr. Andrés Bolaños y Uriel Castillo, por su tiempo y guía en este proyecto, Teresa Alcivar y cada personal de la UCSG con quien en conjunto hemos desarrollado este trabajo intercambiando ideas basados en la experiencia de ambas partes para poder obtener mi título como Máster.

Katherine Muñoz Bozada

Dedicatoria

Dedico todo el esfuerzo realizado en el cumplimiento de esta meta a mis padres porque sin su motivación y apoyo constante nada sería posible, porque son el mejor soporte que puedo tener y por haberme enseñado con su ejemplo a trabajar por cada meta que me propongo.

En especial, dedico este nuevo logro a mi hijo, Liam Bruque, quien me cambió el corazón, la vida y me aterrizó hacia él para no separarnos nunca.

Katherine Muñoz Bozada

Índice General

Resumen.....	XIII
Introducción.....	1
Antecedentes.....	1
Descripción Del Problema.....	4
Sistematización Del Problema.....	7
Justificación.....	8
Delimitación.....	10
Objetivo General.....	12
Objetivos específicos.....	13
Capítulo I: Marco teórico.....	14
Antecedentes.....	14
Marco conceptual.....	16
Marco referencial.....	16
Zonas De Cargas Para Transporte Multimodal.....	18
Marco legal.....	20
<i>Organismos Internacionales Que Salvaguardan El Transporte De Mercancías</i> <i>Multimodal De Manera Eficiente</i>	20
Capítulo II: Marco metodológico.....	34
Postura Epistemológica.....	34
Tipo y Nivel de Investigación.....	36
Tipo De Investigación.....	37
Capítulo III: Desarrollo de la investigación.....	39
¿Qué Es Transporte Multimodal?.....	39
Importancia Del Transporte Multimodal.....	39

Comercio Exterior A Nivel Mundial	40
Ecuador Y Su Balanza Comercial	40
Balanza Comercial Petrolera Y No Petrolera	41
Entidades Reguladoras En El Proceso De Exportación.....	42
Autoridades de Control.....	44
Protocolos Tecnológicos, Logísticos y de Seguridad	45
Alcance del Protocolo Tecnológico, Logístico y de Seguridad.....	46
Capítulo IV: Exposición de casos reales de soluciones logísticas.....	48
Entidades Reguladoras Y Protocolos.....	48
Protocolo Para La Exportación De Frutas Exóticas.....	49
Protocolo Técnico Logístico Y De Seguridad De Perecibles	50
Protocolo Técnico Logístico Y De Seguridad De Perecibles	50
¿Quiénes Pueden Exportar?	53
Unidad de Negocio y Logística de los perecederos	53
Negociación	53
Producción y empaquetado	54
Caso De Éxito De Logística Multimodal Basado En Los Antecedentes	63
Caso Real De Logística No Exitosa Por No Integración De Los Procesos	66
Conclusiones.....	72
Recomendaciones	76
Recomendaciones Del Director Del Proyecto	78
Glosario.....	79
Referencias Bibliográficas.....	81

Índice de Tablas

Tabla 1	41
<i>Balanza comercial 2020 al 2022</i>	41

Índice de Figuras

Figura 1.....	5
<i>Crecimiento de la economía para LATAM y El Caribe VS principales socios comerciales</i>	5
Figura 2.....	42
<i>Gráfico de barras Balanza Comercial</i>	42
Figura 3.....	49
Organismos de control en el proceso de exportación.....	49
Figura 4.....	52
<i>Flujo del proceso en el centro de acopio para la exportación de pitahaya</i>	52
Figura 5.....	54
<i>Área de empaque o Empacadora</i>	54
Figura 6.....	55
<i>Andén de carga refrigerada de Tampa Cargo</i>	55
Figura 7.....	56
<i>Zona de andenes de carga del Centro Logístico de Carga TABACARCEN S.A.</i>	56
Figura 8.....	57
<i>Movimiento de carga palletizada</i>	57
Figura 9.....	58
<i>Anden de carga de la aerolínea Tampa Cargo</i>	58
Figura 10.....	60
<i>Ejemplo de recibo por parte de la aerolínea Air Canada</i>	60
Figura 11.....	61
<i>Fruta almacenada en zona refrigerada</i>	61

Figura 12.....	62
<i>Consulta en tiempo real con aerolínea carguera TAMPA.</i>	<i>62</i>
Figura 13.....	65
<i>Flor en cajas másteres almacenadas en cuarto frío previo a ser exportadas.....</i>	<i>65</i>
Figura 14.....	67
<i>Foto reclamo por fruta en mal estado.....</i>	<i>67</i>

Resumen

La industria logística está constituida por una serie de avances industriales y tecnológicos con el objetivo de comercializar productos para el abastecimiento industrial y local; y este proceso ha evolucionado a través de los años preservando la entrega de los productos en el lugar, tiempo, calidad, coste y tiempo debidamente pactados entre los distintos canales de distribución. Pese a su evolución, sistematización de procesos, desarrollo de tecnologías y globalización no evitó que esta industria sea fuertemente afectada por la presencia del COVID-19 debido a cierre de grandes puertos marítimos, aeropuertos y cierres de fronteras afectando significativamente la industria logística como parte del comercio internacional y afectando la economía mundial pues mucha carga de exportación empezó a tener mayor control para su desaduanización en los distintos destinos del mundo.

Mucha carga de importación en puertos cerrados no podía ser retirada de las distintas terminales del mundo y esto ocasionó un cuello de botella en la disponibilidad de espacio y equipo (contenedores de 20 y 40 pies), consecuentemente la industria naviera debió costear esta falta de equipo y espacio con una subida en los precios de los fletes marítimos nunca visto en la historia mundial. El incremento significativo de los fletes marítimos se volvía relativo ante la urgencia de cierta carga como vacunas, insumos médicos, carga perecible de consumo humano como frutas, vegetales que se hacían espacio para incluirse en los vuelos cargueros para destinos como Estados Unidos y Europa. Cuando pensábamos que nos estábamos reactivando económicamente y aprendíamos a vivir con el COVID entre nosotros, se origina el conflicto bélico entre Rusia y Ucrania quienes eran importantes importadores de perecederos del mundo, entre estos encontramos la flor, el banano, camarón, entre otros. Por ejemplo: El Ecuador se vio tremendamente afectado por la exportación de banano hacia

estos países, pero ha crecido la exportación de frutas exóticas como la granadilla, pitahaya, aguacate hacia otros destinos.

En el caso de la flor, se evidenció un paro en las exportaciones pues desde entonces hasta la actualidad los exportadores envían su carga vía aérea hasta Ámsterdam y posteriormente se moviliza desde el Aeropuerto de Ámsterdam-Schiphol hasta Rusia vía terrestre. Este es un claro ejemplo de cómo el transporte de mercancías multimodal puede suplir la demanda y potenciar la economía mundial. El comercio exterior es tan variante y dinámico, que en la actualidad ya se ha reactivado la ruta a Rusia vía marítima mediante 2 navieras: MSC y Baltic Reefer, quienes tienen copado el mercado con fletes alrededor de los \$11.000. No obstante, mucha carga perecible sigue manejándose vía multimodal y los vuelos como alternativa para exportadores de flor y fruta.

Palabras Claves: logística, potenciador económico, perecederos, exportación, importación, COVID-19, conflicto bélico, materias primas, consumidor.

Abstract

The logistics industry is made up of a series of industrial and technological advances with the objective of marketing products for industrial and local supply; and this process has evolved over the years, preserving the delivery of products in the place, time, quality, cost and time duly agreed between the different distribution channels. Despite its evolution, systematization of processes, development of technologies and globalization did not prevent this industry from being strongly affected by the presence of COVID-19 due to the closure of large sea ports, airports and border closures, significantly affecting the logistics industry as part of the international trade and affecting the world economy since many export cargoes began to have greater control for customs clearance in different destinations around the world. Much import cargo in closed ports could not be removed from the different terminals around the world and this caused a bottleneck in the availability of space and equipment (20 and 40 foot containers), consequently the shipping industry had to pay for this lack of equipment. and space with a rise in maritime freight prices never before seen in world history. The significant increase in maritime freight became relative due to the urgency of certain cargo such as vaccines, medical supplies, perishable cargo for human consumption such as fruits, vegetables that made room to be included on cargo flights to destinations such as the United States and Europe. When we thought we were reactivating ourselves economically and We learned to live with COVID among us, the war conflict began between Russia and Ukraine, who were important importers of perishables in the world, among these we find flowers, bananas, shrimp, among others. For example: Ecuador was tremendously affected by the export of bananas to these countries, but the export of exotic fruits such as passion fruit, pitahaya, and avocado to other destinations has grown.

In the case of the flower, a stoppage in exports was evident because from then until now, exporters send their cargo by air to Amsterdam and later it is moved from Amsterdam-Schiphol Airport to Russia by land. This is a clear example of how multimodal freight transport can meet demand and boost the global economy. Foreign trade is so varied and dynamic that currently the sea route to Russia has already been reactivated through 2 shipping companies: MSC and Baltic Reefer, who have cornered the market with freight rates of around \$11,000. However, a lot of perishable cargo continues to be handled via multimodal and air flights as an alternative for flower and fruit exporters.

Keywords: logistics, economic enhancer, perishables, export, import, COVID-19, war, raw materials, consumer.

Introducción

Antecedentes

La logística internacional ha evolucionado a través de los años y ante las distintas barreras comerciales e industriales. La logística es una materia importante del comercio internacional debido a que el transporte de mercancías se da desde tiempos inmemorables pues ha existido con la presencia del hombre en conjunto con sus necesidades, gustos y preferencias aportando siempre una forma de vida y subsistencia para el ser humano, desafiando fronteras para lograr negociaciones comerciales bilaterales y desafiando territorios.

En los inicios de la logística, los cuales se remontan a los inicios de la existencia de la raza humana en los que se debía mantener municiones para la época del frío almacenando comida en las cuevas, se denomina el inicio de lo que hoy llamamos control de inventarios, aprovisionamiento, pues se debía maximizar la rentabilidad, costos y efectividad.

Lo que hoy en día conocemos como logística moderna sería la evolución de la ingeniería militar pues la eficiencia en el transporte y almacenaje de provisiones, municiones, alimento, alojamiento daría paso a un modelo que posteriormente se replicaría al mundo empresarial.

A través del tiempo ha evolucionado la definición para referirnos al intercambio internacional de mercancías, bienes y servicios bajo lo que conocemos como importaciones y exportaciones con el objetivo de abastecer la cadena de valor con

productos que no se producen localmente, materias primas como base para la elaboración productos secundarios o elaborados a base de productos primarios como por ejemplo mermelada de frutas, la comercialización de la pulpa de frutas que también se exporta pero en mucha menor cantidad que la materia prima, entre otros productos que transforman esa materia prima convirtiéndola en un producto final o de consumo con el objetivo de adquirir productos que al importarlos aporten una ventaja competitiva o comparativa. Por lo cual, como medida de proteccionismo se empezaron a aplicar impuestos, tasas, tributos, entre otras regulaciones no monetarias que se aplican según cada país y son reguladas por su respectiva aduana con el objetivo de salvaguardar su mercado interno.

Consecuentemente con lo mencionado, esta cadena de valor que se da por la internacionalización de los mercados; también se ve afectada por la economía mundial, desastres naturales, crisis financieras y pandemias como la del COVID-19, misma que debilitó el comercio internacional como consecuencia de la toma de decisiones de los distintos gobiernos debido a la rápida propagación del virus la cual afectó a grandes economías mundiales con Asia en primera instancia, luego Europa, América del Norte y el resto del mundo debido a que se redujo la demanda de bienes y servicios, aumentó en gran escala el desempleo.

Según lo menciona un informe especial de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe sobre la evolución y los efectos de la pandemia de COVID-19 en América Latina y el Caribe (CEPAL, 2021), En 2020 el producto mundial registraría su mayor contracción desde la Segunda Guerra Mundial con un 17.7% menos que en 2019

dado que en mayor parte afectó a las exportaciones de Estados Unidos, Japón y la Unión Europea y China experimentó esta afectación en menor escala ya que pudo controlar el brote y su economía se reactivó a una gran velocidad. América Latina y El Caribe fueron los países en desarrollo con más afectaciones.

En el contexto de alertas sanitarias, la siguiente preocupación por parte de la Organización Mundial de la Salud (OMS) se da por un virus de zoonosis viral, es decir, un virus transmitido de los animales a las personas y considerada endémica en países de África occidental y central hace al menos 40 años.

No obstante, se han detectado casos fuera de estos países y desde mayo 2022 con el registro del primer caso en Reino Unido, se detectaron muchos más casos en países de Europa. En Ecuador, se detectó el primer caso de viruela del mono en julio del 2022 pero aún no se la determina como pandémica ya que aún se la puede controlar y no se espera que sature el sistema de salud.

Entre los indicadores que alteran la economía del Ecuador, podemos incluir el último paro nacional ocurrido la tercera semana de junio, ocasionado por inconformidades por el actual gobierno sobre todo por subidas de combustible, inseguridad, entre otros. Este paro tuvo sus consecuencias, pues todo lo que subió de precio en medio del paro; difícilmente ha vuelto a su precio anterior, y esto ha incrementado la canasta básica familiar. Además de las significantes pérdidas económicas debido a frutas y vegetales que no podían movilizarse alrededor del territorio nacional y por ende tampoco se pudo exportar, lo cual representó grandes pérdidas para el sector agricultor y exportador.

Descripción Del Problema

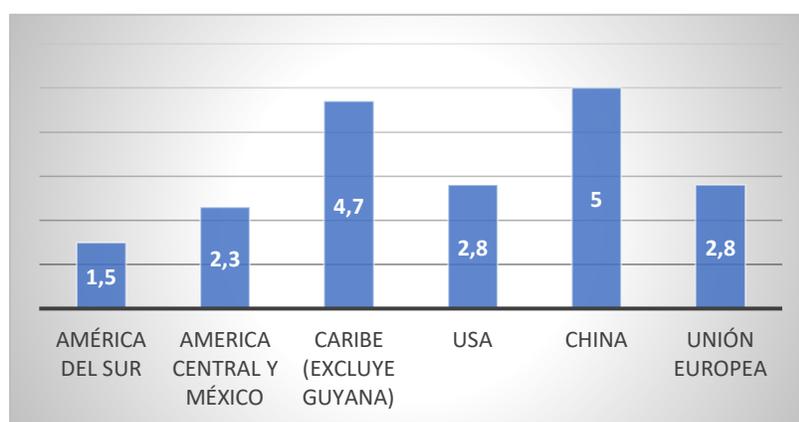
Existe un importante problema relacionado a la inflación y es que difícilmente se recupera el valor de la moneda y es un hecho lamentable lo que hemos enfrentado en los últimos años entre pandemias, conflicto bélico; pues eran Rusia y Ucrania quienes solían representar importantes cantidades de ingresos y ser principales compradores de perecederos del Ecuador. Por ejemplo: Flor y Banano.

Acorde a lo antes mencionado, el comercio mundial se reinventó ante la escasez de ciertos insumos médicos y perecederos como vegetales, frutas, flores, entre otros, que existía en ese momento y se potenció la logística multimodal con el objetivo de seguir abasteciendo a los demás países y zonas de difícil acceso y que requerían insumos de primera necesidad, pues el transporte aéreo siempre ha sido considerado y evaluado como una alternativa más cara en precio y utilizada para carga de carácter urgente.

Además de los antecedentes mencionados; la inflación, especulación e incertidumbre detuvieron el crecimiento económico global pues según la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), estimó un crecimiento tan solo del 3,3%, un punto menos de lo que se había estimado antes de las hostilidades y tan solo un crecimiento promedio de 1.8% para la región que se detallan de la siguiente manera:

Figura 1

Crecimiento de la economía para LATAM y El Caribe VS principales socios comerciales



Nota. Las cifras presentadas en este cuadro, entregadas por la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) en abril 2022, evidenciarían el crecimiento de la economía de América del Sur en 1,5%, las de América Central y México un 2,3%, mientras que las del Caribe crecerían un 4,7% (excluyendo Guyana). Mientras que para sus socios comerciales: Estados Unidos 2,8% (1,2 puntos menos de lo proyectado antes del conflicto), China 5% (0,7 puntos menos) y la Unión Europea 2,8% (1,4 puntos menos). Elaborado por Muñoz, Katherine, 2022.

Esto se verá reflejado en el comercio mundial puesto a que, como consecuencia del conflicto entre Rusia y Ucrania, se elevó el precio de ciertos productos básicos y con gran trascendencia como es el caso de los hidrocarburos, ciertos metales y alimentos, esto fue parte de las fuertes sanciones que tanto USA, Reino Unido y la Unión Europea establecieron para Rusia siendo el segundo mayor exportador de petróleo del mundo después de Arabia Saudita. Y aunque pertenezcamos a un país productor de crudo como otros de la región. Por ejemplo: México, Argentina, Venezuela y Colombia, pues requerimos importar la gasolina, nos afecta también la inflación de precios al consumidor y aquellos países vecinos que no lo producen, siendo la energía la base de todo, sus exportaciones se elevan a los cielos.

Y es que en la actualidad el comercio internacional ha sufrido consecuencias importantes pues el coste de las exportaciones e importaciones tanto marítimas, como aéreas se han disparado por las nubes en comparación a las tarifas históricas. Es más, expertos indican que se han evidenciado en la actualidad niveles tarifarios nunca vistos en la industria.

A esto sumamos congestión de puertos importantes de trasbordo que impiden que las cargas lleguen o salgan desde su origen / destino en los tiempos pactados en primera instancia puesto que desde la pandemia, muchos exportadores se vieron afectados en cuanto a disponibilidad de espacios marítimos de contenedores debido a cierre de algunos principales puertos a nivel mundial por presencia de COVID-19 en sus labores afectando la logística a nivel mundial y la disponibilidad de mover espacios en las naves y equipos (contenedores de 20 y 40 pies mayormente contenedores

refrigerados para mover perecederos (frutas exóticas, banano, camarón, pescado, entre otros). La carga seca también se vio afectada pues la incertidumbre y escasez de ciertos productos secundarios se hizo notar como consecuencia de falta de stock de materia prima al presentar demoras en sus importaciones.

Pese a todos los inconvenientes económicos y sociales, el comercio internacional no se detiene y esto permite que la economía mundial sigla fluyendo, por lo cual, puedo determinar que el mayor inconveniente que tenemos ante el transporte multimodal se trata de la complejidad administrativa que pudiera representar para aquellos que no están muy relacionados a la parte de la coordinación logística ya que entran más partes involucradas y a diferentes operadores logísticos. El transporte multimodal exige una gestión eficiente para evitar retrasos y complejidad en sus procesos.

Sistematización Del Problema

Variables Del Problema

Conflicto bélico, inflación mundial, costo elevado de hidrocarburos, fletes marítimos elevados, fletes aéreos elevados, pandemias, paros nacionales, viruela del mono, importaciones, exportaciones, productores, canal de Panamá.

¿De qué manera afecta a la economía mundial el conflicto bélico entre Rusia y Ucrania?

¿Cuáles son las consecuencias del COVID-19 con relación al comercio mundial?

¿Cómo afecta el costo elevado de hidrocarburos a las importaciones / exportaciones?

¿Cuáles son las consecuencias de la inflación mundial que vivimos actualmente?

¿Cómo afectó el paro nacional a los productores ecuatorianos?

¿Será considerada la viruela del mono otra causa que deteriore aún más la economía global?

¿Cómo afectan las pandemias a la economía mundial?

¿De qué manera afecta al comercio internacional el problema de la nivelación del agua del canal de Panamá?

¿Cuál es el impacto económico del recargo del canal de Panamá implementado por las líneas navieras?

¿Resulta factible el transporte multimodal debido a las variaciones de los fletes marítimos?

Justificación

El presente trabajo de investigación tiene como objetivo evidenciar las distintas estrategias que podríamos desarrollar o implementar como soluciones de transporte multimodal para el mercado de la exportación de perecederos del Ecuador y de esta manera optimizar los recursos tanto económicos como de mano de obra, tiempos, disponibilidad de transporte terrestre, marítimo y aéreo, etc. Debido a la situación actual del mercado: disponibilidad de espacio en las naves y equipos refrigerados para el

transporte de perecibles, encarecimiento de los fletes tanto aéreos como marítimos, aumento de los precios de combustibles, consecuentemente aumento de los fletes terrestres.

Muchos exportadores se vieron en la necesidad de evolucionar o adaptar su logística para seguir negociando en los mercados internacionales y poder abastecer la demanda de sus productos. Por ejemplo, colapso en puerto de Buenos Aires, Argentina. Es un puerto colapsado con poca disponibilidad de contenedores, su fuerte es la exportación de carne bovina, soja, entre otros. No obstante, no es a gran escala.

Sus puertos de aguas profundas no pasan los 10 metros por lo cual no es puerto competitivo dado que no muchos contenedores retornan desde esa ruta dado que el impacto de competir en el exterior es el costo del flete marítimo ya que a más profundidad tiene el puerto, el flete marítimo se torna más económico porque en esa recalada el buque puede llevar mucha más carga”, por lo cual, para optimizar costos y recursos, varios exportadores utilizan como recurso, el puerto de Santiago de Chile, para esta ruta los precios en el mercado actual marítimo están muy competitivos (precios de fletes marítimos de \$300 a \$600. Si el exportador desea ofertar su producto podrá contratar un transporte terrestre para llegar a destino o mover vía aérea según la cantidad de producto negociado y factibilidad de costos.

Agrego en la actualización de este trabajo, que la logística es algo tan cambiante y en este periodo de revisión de la tesis, el mercado ha tenido variaciones como entre diciembre a enero una fuerte resequedad del canal de Panamá, por lo cual los buques de

gran capacidad no podían cruzar el canal, se encarecieron los fletes marítimos de USA, Europa con recargos de bunker y recargo de canal de Panamá que afectaban al exportador. Este costo se refleja en un aumento en las tarifas de fletes marítimos como PCC (Panamá Chanel Charge) que oscilan entre los \$150 por TEU (Twenty-foot Equivalent Unit). Los primeros meses pocas unidades de reposición por parte de las navieras para contenedores aptos para alimentos debido a que el país es mayormente exportador de alimentos, poco lo importamos por lo cual no hay gran reposición de contenedores AAA (contenedores en óptimas condiciones aptos para transportar alimentos). Y por último, al mes de mayo congestión en el Terminal Portuario de Guayaquil debido al colapso en la capacidad del Terminal, pues no estuvo preparado para la cantidad de carga que manejó en los últimos meses debido a que las navieras por los incrementos de carga contaminada decidieron finalizar contratos con el Terminal de cargas Contecon. TPG (Terminal Portuario de Guayaquil) no estuvo preparado para esto incremento y como consecuencia esperas de carga refrigerada con hasta 18 horas de espera fuera del depósito.

Delimitación

Delimitación Geográfica

La investigación se circunscribe al territorio ecuatoriano, con especial atención a las zonas de producción de productos perecederos destinados a la exportación.

Delimitación de tiempo

Para esta investigación se tomarán datos estadísticos y referencias pre y post pandémicas, previo y post al conflicto bélico, paro nacional, entre otros, con el objetivo de comparar datos y desarrollar estrategias en base a las conclusiones obtenidas.

Delimitación Disciplinar

El tema central de la tesis se centra en la gestión de la cadena de suministro, comercio exterior.

Productos Perecederos

Se limitará el estudio a productos perecederos, incluyendo, pero no limitándose a frutas, verduras y otros bienes con vida útil limitada.

Transporte Multimodal

La tesis se centrará en el análisis y desarrollo de sistemas de transporte que involucren múltiples modos (carretero, marítimo, aéreo, ferroviario, etc.), con un énfasis particular en la eficiencia y la integración de estos modos.

Exportación

El estudio se concentrará en las implicaciones económicas y logísticas del transporte multimodal para la exportación de productos perecederos desde Ecuador.

Potenciador Económico

Se explorarán los impactos económicos de las soluciones de transporte propuestas, incluyendo beneficios para los productores, exportadores y la economía en general.

Actores Clave

Se analizarán los actores clave en la cadena logística, desde productores y exportadores hasta operadores de transporte y entidades gubernamentales relevantes.

Desarrollo de Estrategias

La tesis propondrá y evaluará estrategias específicas para el desarrollo y la implementación efectiva de soluciones de transporte multimodal para la exportación de productos perecederos.

Esta delimitación disciplinar proporciona un marco claro para la investigación, permitiendo al autor abordar aspectos específicos relacionados con el transporte multimodal y su impacto en la exportación de productos perecederos en el contexto ecuatoriano.

Objetivo General

Analizar la factibilidad de emplear alternativas multimodales de transporte para Evidenciar las opciones de transporte de los productos perecederos del Ecuador.

Objetivos específicos

Evaluar el mercado actual en cuanto a opciones de transporte y tarifas.

Acercamiento a principales importadores / exportadores con el propósito de conocer sus necesidades y condiciones actuales.

Integrar a todos los actores involucrados en el proceso de importación / exportación para compartir las necesidades del mercado.

Capítulo I: Marco teórico

Antecedentes

Los exportadores se han encontrado a lo largo de los años con distintas barreras para la exportación de perecederos pese a que las frutas no tradicionales y hortalizas han sido bien cotizadas en mercados extranjeros pues el Ecuador no está preparado para afrontar retos en mercados internacionales a más de las exportaciones de petróleo y dado que a lo largo de los años el Ecuador se ha enfocado en ser un país importador, más no exportador. Consecuentemente, la balanza comercial usualmente se refleja en negativo y cuando se refleja un superávit se debe a las exportaciones petroleras.

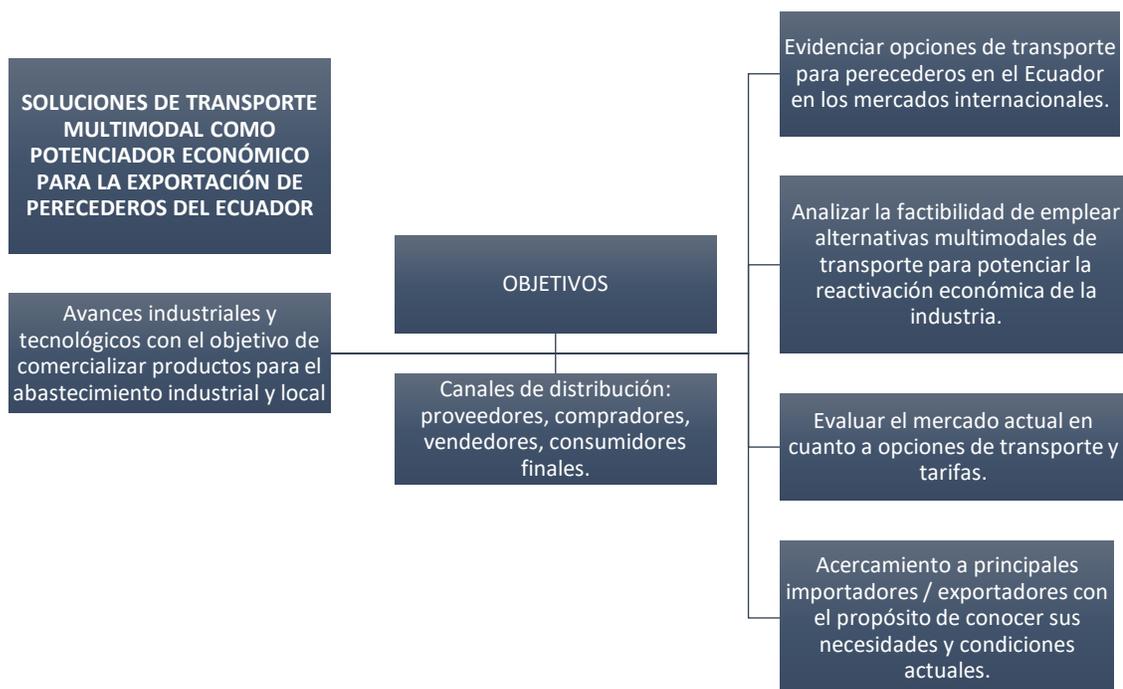
El Ecuador tiene todos los recursos disponibles como para que su balanza comercial no petrolera mejore y se refleje un balance general más equilibrado. Uno de esos recursos y más importantes es la agricultura pues tenemos ventajas ambientales y climáticas.

Los perecederos son muy bien cotizados en mercados extranjeros, pero en este mercado lastimosamente la mayor parte de los productores no tienen experiencia, conocimiento tanto en negociaciones internacionales como en el idioma. Por lo cual es muy constante el uso de intermediarios.

En este mercado, el riesgo de la producción mayormente la tiene el agricultor, pues la gran parte de empresas comercializadoras no producen directamente, no proveen asistencia técnica o buscan coordinación entre los distintos agricultores para abastecerse de materia prima dado que, según el producto y su estacionalidad, asegura la disponibilidad de la misma y consecuentemente mayor demanda en mercados extranjeros. No obstante, uno de los riesgos de este negocio es justamente que un alto grado de intermediación tiene como consecuencia costos elevados de las empresas comercializadoras reduciendo el margen de utilidad; sobre todo si se trata de volúmenes minoristas.

En este trabajo de investigación, se desarrollarán estrategias de transporte multimodal como potenciador económico con el objetivo de impulsar las exportaciones de perecederos del Ecuador, pero a lo largo del desarrollo de este tema he notado que es importante capacitar desde el productor para que aprendan a optimizar sus recursos y plantearse objetivos grandes que les permitan ser más competitivos en mercados internacionales pues menos intermediarios tendríamos mejores ofertas al exterior, mayor demanda y que nuestros productores trabajen al máximo reduciendo la cadena logística y optimizando su margen de utilidad.

Marco conceptual



Marco referencial

La industria logística está constituida por una serie de avances industriales y tecnológicos con el objetivo de comercializar productos para el abastecimiento industrial, local y este proceso ha evolucionado a través de los años preservando la entrega de los productos en el lugar, tiempo, calidad, coste y tiempo debidamente pactados entre los distintos canales de distribución.

En esta investigación se busca exponer diferentes soluciones logísticas multimodales, teniendo claro el concepto de logística multimodal; la cual se denomina a la articulación de varios modos de transporte (aéreo, marítimo, terrestre y fluvial) para

lograr su entrega en destino de manera eficaz y bajo un contrato de transporte según el incoterm que se negocie con el comprador.

En palabras más concretas y según consta en el documento de las Naciones Unidas sobre el transporte Internacional de Carga es el porte de mercancías por lo menos de dos modos diferentes de transporte, en virtud de un contrato de transporte multimodal, desde un lugar situado en un país en que el operador de transporte multimodal toma las mercancías bajo su custodia hasta otro lugar designado para su entrega, fuera de su país de origen.

Es decir, que el transporte multimodal permite la movilidad de la mercancía usando más de un medio de transporte, optimizando los tiempos y con costos que justifiquen el proceso de comercialización.

La logística multimodal tiene como objetivo evidenciar la factibilidad de la compra / venta tanto en costes, tiempos de tránsito, proveedores, entre otros y para ello, es importante tener un aliado estratégico correcto, responsable, con buen perfil en el Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador; de ser posible con certificaciones BASC, ISO, entre otras, que garanticen la experiencia en el servicio que brindarán.

Para una negociación de comercio exterior es importante conocer donde empieza y termina la responsabilidad de cada persona que interviene en el proceso logístico desde su compra o venta y para el comercio exterior, este lenguaje de negociación se denomina “Incoterms”.

Según el portal Economipedia (2022), Los incoterms son reglas elaboradas por la Cámara de Comercio Internacional, que se utilizan en los contratos de compraventa internacional. Su nombre proviene de International Commercial Terms (términos internacionales de comercio).

La Cámara de Comercio Internacional, desde el año 1936, es la encargada de actualizar los incoterms a medida que se va desarrollando el comercio internacional y básicamente determinan en qué parte del proceso se transmite el riesgo sobre la mercancía y las responsabilidades tanto del comprador como del vendedor.

Se aclararán dos conceptos importantes para entender la diferencia de los mismos a lo largo de esta exposición: transporte multimodal y transporte intermodal.

En el transporte multimodal intervienen por lo menos dos tipos de transporte distinto para una misma mercancía sin manipular la mercancía en los intercambios de modo, con el objetivo de optimizar la operación y resguardarlo bajo un solo contrato de transporte.

Zonas De Cargas Para Transporte Multimodal

Existen tres zonas de carga en el transporte multimodal:

Zona De Carga De Ferrocarril. Intercambio ferroviario – carretero.

Zona De Carga Puerto Marítimo. Intercambio carretera – marítimo y ferroviario – marítimo.

Zona De Carga Aeropuerto. Intercambio carretero – aéreo.

Mientras que en el transporte multimodal empleamos más de un tipo de vehículo para transportar la carga desde su origen a otro país de destino, el transporte intermodal se basa en la movilización de unidades de carga unitarias como, por ejemplo: la carga en contenedores. Por el contrario, el transporte multimodal mueve varios tipos de carga como bultos, pallets, cajas másteres, carga al granel, etc.

Para que se cumpla la intermodalidad se debe cumplir dos requisitos fundamentales:

1. Que solo se utilice una medida de transporte: contenedores de 20 o 40 pies.
2. Que la mercancía no sea manipulada o separada una vez ingresada al contenedor, en ninguna parte del trayecto.

Esta investigación se basará exclusivamente en la exportación de perecederos del Ecuador sean estos vía marítima, aérea y terrestre. Y como el transporte multimodal, una logística adecuada y seguimiento correcto, pueden darse casos de exportación exitosa y otras donde una falla en la cadena logística puede afectar el producto.

Además, como la evolución del transporte multimodal puede seguir abasteciendo una cadena logística de un país que ha sufrido consecuencias pandémicas, guerras, entre otros, ya que se expondrán casos reales.

Marco legal

Debido a que la logística multimodal ha evolucionado en los últimos años, la normativa con la que se desarrolle la misma, también, con el objetivo de salvaguardar la comercialización de mercancías. Por lo cual, varios organismos internacionales han aportado, fomentado y salvaguardado aportes importantes al transporte de mercancías multimodal de manera eficiente.

El panorama internacional sobre este tipo de logística, aunque es muy bien promovido y fomentado en varias partes del mundo; a nuestra realidad, en el Ecuador no existe un documento legal que respalde este tipo de logística multimodal a diferencia de un intermodal que aunque se involucra más de un tipo de transporte en la operación tiene sus documentos legales tanto en el transporte marítimo, terrestre y aéreo como sería una guía de remisión, un Bill of Lading o una Air Waybill, especificando así una responsabilidad individual en el proceso de traslado de mercancías.

En el Ecuador el transporte multimodal solo consta el Código orgánico de producción, comercio e inversión y en la sección de su Reglamento de la Facilitación aduanera donde establece este tipo de logística como una operación aduanera.

Organismos Internacionales Que Salvaguardan El Transporte De Mercancías Multimodal De Manera Eficiente

A continuación, detallaremos ciertos organismos y acuerdos importantes de recalcar y que velan por la seguridad del transporte multimodal entre sus países miembros dado que Ecuador en sus normativas no tiene un documento legal que abarque

la logística multimodal y la respalde como tal, bajo acuerdos, penalizaciones entre otros. Como sí lo han establecido los siguientes organismos.

Mercosur. Mediante el acuerdo de transporte multimodal para sus países miembros, según consta en el Sistema de Información sobre Comercio Exterior (SICE), en su sección III, denominada “ACUERDOS SECTORIALES SOBRE SERVICIOS EN EL HEMISFERIO OCCIDENTAL”, y la detalla de la siguiente manera:

3. TRANSPORTE

3.5 TRANSPORTE MULTIMODAL

A. Acuerdos Sectoriales Subregionales

1. Acuerdo de Transporte Multimodal Internacional entre los Estados Parte del MERCOSUR (MERCOSUR/CMC/DEC.15/94) (ALADI/AAP.PC/8 - APR.27/95)

FECHA: 15 de diciembre de 1994

MIEMBROS: Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay.

RESUMEN DE DISPOSICIONES

Definiciones:

Capítulo I, Artículo 1: A los efectos del presente Acuerdo, se utilizan las siguientes definiciones:

- a) ***Transporte Multimodal de Mercancías:*** El porte de mercancías por dos modos diferentes de transporte, por lo menos, en virtud de un contrato de Transporte Multimodal, desde un lugar situado en un Estado Parte en que un Operador de Transporte Multimodal toma las mercancías bajo su custodia hasta otro lugar designado para su entrega situado en otro Estado Parte, comprendiendo además del transporte en sí, los servicios de recolección, unitarización o desunitarización de carga por destino, almacenaje, manipulación y entrega de la carga al destinatario, abarcando los servicios que fueran contratados entre origen y destino, inclusive los de consolidación y desconsolidación de las cargas.
- b) ***Operadores de Transporte Multimodal: Capítulo VIII, Artículo 25:*** Para ejercer la actividad de Operador de Transporte Multimodal en cualquiera de los Estados parte, será necesario estar inscrito en el Registro respectivo a cargo del Organismo Nacional Competente de cada Estado Parte.

Seguros:

Capítulo VIII, Artículo 30: Para poder operar, los Operadores de Transporte Multimodal deberán contar con una póliza de seguros que cubran su responsabilidad civil en relación a las mercancías bajo su custodia, sin perjuicio de los seguros establecidos en la legislación de cada Estado Parte.

La Comunidad Andina de Naciones (CAN). La CAN fueron quienes desarrollaron las normativas Decisión 331 – 393 y básicamente regulan el transporte de mercancías y aplicaron sanciones por incumplimientos, según consta en el Sistema de Información sobre Comercio Exterior (SICE), en su sección II, denominada “ACUERDOS SECTORIALES SOBRE SERVICIOS EN EL HEMISFERIO OCCIDENTAL”

Decisión 331: Transporte Multimodal

FECHA: 4 de marzo de 1993

MIEMBROS: Comunidad Andina (Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela)

RESUMEN DE DISPOSICIONES

Definiciones:

Capítulo I, Artículo 1: Para los efectos de la presente Decisión, se utilizan las siguientes definiciones:

a) Certificado de Registro.

b) Consejo de Integración Física: el organismo creado mediante Decisión 71 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena;

c) Consignatario;

d) Contrato de Transporte Multimodal;

e) Derecho Especial de Giro;

f) Documento de Transporte Multimodal;

g) Entrega;

h) Expedidor;

i) Ley Imperativa;

j) Mercancías

k) Organismo Nacional Competente: el organismo designado por cada País Miembro, encargado de registrar a los Operadores de Transporte Multimodal;

l) Operador de Transporte Multimodal.

m) País Miembro.

n) Por Escrito.

o) Porteador.

p) Tomar Bajo Custodia.

q) Transporte Multimodal: el porte de mercancías por dos modos diferentes de transporte por lo menos, en virtud de un único Contrato de transporte Multimodal, desde

un lugar en que el Operador de Transporte Multimodal toma las mercancías bajo su custodia hasta otro lugar designado para su entrega.

Ámbito de Aplicación.

Capítulo II, Artículo 2: La presente Decisión se aplica a los Contratos de Transporte Multimodal, siempre que:

- a. el lugar estipulado en el Contrato de Transporte Multimodal en el que el Operador de Transporte Multimodal haya de tomar las mercancías bajo su custodia esté situado en un País Miembro, o
- b. el lugar estipulado en el Contrato de Transporte Multimodal en el que el Operador de Transporte Multimodal haya de hacer entrega de las mercancías que se encuentran bajo su custodia, esté situado en un País Miembro.

Asimismo, se aplica a todos los Operadores de Transporte Multimodal que operen entre Países Miembros o desde un País Miembro hacia terceros países y viceversa.

Las disposiciones de la presente Decisión no implican, bajo ninguna circunstancia, restricción alguna a las facilidades que los países se hayan otorgado o se otorguen entre sí, mediante acuerdos o tratados bilaterales o multilaterales.

Solución de Controversias:

Capítulo III: Jurisdicción y competencia

Artículo 24: A elección del demandante, las acciones legales emanadas de los Contratos

de Transporte Multimodal serán conocidas por los Jueces o Tribunales competentes de cualquiera de los lugares siguientes, de conformidad con la Ley del país respectivo:

- a. El del domicilio principal del Operador de Transporte Multimodal;
- b. El del lugar de celebración del Contrato de Transporte Multimodal;
- c. El del lugar donde se haya tomado las mercancías bajo custodia para el transporte multimodal;
- d. El lugar de entrega de las mercancías;
- e. Cualquier otro lugar designado al efecto en el Contrato de Transporte Multimodal y consignado en el Documento de Transporte Multimodal.

Artículo 25: Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo precedente, las Partes podrán pactar por escrito que toda controversia relativa a los Contratos de Transporte Multimodal sea sometida a arbitraje, en cuyo caso la designación del árbitro se hará después de presentada la reclamación.

Disposiciones Complementarias: *Capítulo III, Artículo 27:* Las disposiciones provenientes de convenios internacionales aplicables al Contrato de Transporte Multimodal prevalecerán sobre lo dispuesto en la presente Decisión.

El Capítulo III también cubre los Contratos de Transporte Multimodal, la Responsabilidad del Operador de Transporte Multimodal, la Responsabilidad del

Expedidor, y los Avisos, reclamaciones, acciones y prescripción.

Operadores de Transporte Multimodal

Según la base legal del transporte multimodal de la Comunidad Andina de Naciones CAN en su Capítulo IV, Artículo 29: Para ejercer la actividad de Operador de transporte Multimodal en cualquiera de los Países Miembros, será necesario estar inscrito en el registro respectivo a cargo del organismo nacional competente del País Miembro.

Capítulo VI, Aspectos Institucionales

Consejo de Integración Física:

Según el Artículo 36 detalla que: El Consejo de Integración Física, creado mediante la Decisión 71 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena, será el encargado de velar por el cumplimiento y la aplicación de la presente Decisión.

El Consejo contará con una Secretaría Técnica Permanente que será ejercida por la Junta del Acuerdo de Cartagena y estará apoyado por una Secretaría *Pro-Témpore* a cargo del País miembro que ejerza la Presidencia, conforme a lo establecido en el reglamento respectivo.

Organismos Nacionales Competentes:

Según el Artículo 37 detalla que: Los organismos nacionales competentes designados por los Países Miembros serán los responsables de la aplicación integral de la presente Decisión en sus respectivos territorios.

Artículo 38: Sin perjuicio de lo establecido en el artículo anterior y de las demás atribuciones que se le confieren en virtud de la presente Decisión, los organismos nacionales competentes de los Países Miembros tendrán a su cargo la coordinación de todos los aspectos correspondientes al transporte multimodal con los usuarios, operadores, autoridades y organismos nacionales e internacionales.

A continuación, se detalla la actualización a la decisión 331, Decisión 393: según consta en el Sistema de Información sobre Comercio Exterior (SICE), en su sección II, denominada “ACUERDOS SECTORIALES SOBRE SERVICIOS EN EL HEMISFERIO OCCIDENTAL:

Decisión 331: Transporte Multimodal Modificación de la Decisión 331 “Transporte Multimodal” FECHA: 9 de julio de 1996

MIEMBROS: Comunidad Andina (Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela)

RESUMEN DE DISPOSICIONES

Título:

Artículo 1: Incorporar al título de la Decisión 331, a continuación de la expresión Transporte Multimodal, la palabra “Internacional”.

Definiciones:

Artículo 2: Sustituir en el artículo 1 de la Decisión 331 las definiciones “Organismo Nacional Competente” y “Operador de Transporte Multimodal”, por nuevos textos:

Organismo Nacional Competente: El designado por cada País miembro.

Artículo 3: Suprimir el último párrafo del artículo 2 de la Decisión 331 y su texto incorporarlo como uno nuevo a continuación del artículo 35, dentro del Capítulo V “Disposiciones Varias”.

Artículo 4: Incorporar a continuación del artículo 2 de la Decisión 331 uno nuevo con el siguiente texto:

“Artículo...-Cuando en la presente Decisión y en los reglamentos que se adopten para su aplicación se utilicen las expresiones Transporte Multimodal, Operador de Transporte Multimodal, Contrato de Transporte Multimodal o Documento de Transporte Multimodal, se deberá entender que es “Internacional”.

Los Artículos 5, 6, 7 (sobre la responsabilidad del operador de transporte multimodal): sustituir los artículos 9, 11 y 16 de la Decisión 331 por textos nuevos.

Disposiciones Complementarias

Artículo 8: Sustituir el artículo 27 de la Decisión 331, por el siguiente texto:

“Artículo 27: Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 16, las disposiciones contenidas en convenios internacionales aplicables al Contrato de Transporte Multimodal Internacional de los cuales sean partes todos los Países Miembros involucrados en dicha operación de Transporte Multimodal, prevalecerán sobre lo dispuesto en la presente Decisión, salvo pacto en contrario.”

Operadores de Transporte Multimodal:

Artículo 9: Incorporar dentro del Capítulo IV “De los Operadores de Transporte Multimodal” y antes del artículo 29 de la Decisión 331, uno nuevo con el siguiente texto:

“Artículo...- Créase en cada uno de los Países Miembros un Registro de Operadores de Transporte Multimodal, en el que se inscribirán las personas naturales y jurídicas que hayan sido autorizadas para prestar este servicio.

El Registro de Operadores de Transporte Multimodal estará a cargo del organismo nacional competente de cada País Miembro, el que adoptará las acciones necesarias para su organización y funcionamiento de conformidad con el Reglamento que al efecto deberá expedir la Junta.”

Artículos 10, 11 y 12: Sustituir los artículos 30, 31 y 32 de la Decisión 331 por nuevos textos.

Artículo 13: Incorporar a continuación del artículo 32 de la Decisión 331 dos nuevos con el siguiente texto:

“Artículo...- El Certificado de Registro tendrá una vigencia de cinco años, prorrogable automáticamente por períodos sucesivos de cinco años.

Artículo....- El organismo nacional competente, de oficio o a petición de parte y mediante Resolución, suspenderá o cancelará el Certificado de Registro, quedando el

Operador de Transporte Multimodal inhabilitado para prestar el servicio, por el tiempo que dure la suspensión o definitivamente, según corresponda.”

Disposiciones Varias

Artículo 14: Incorporar a continuación del artículo 35 de la Decisión 331, y dentro del Capítulo V “Disposiciones Varias”, un nuevo artículo con el siguiente texto:

“Artículo...- Los Operadores de Transporte Multimodal constituidos y establecidos fuera de la Subregión Andina, podrán también prestar servicio de transporte multimodal en los países del Acuerdo de Cartagena, para lo cual deberán solicitar su registro en cada uno de los Países Miembros en los que deseen operar”.

Infracciones y Sanciones

Artículo 15: Incorporar después de Capítulo VI “Aspectos Institucionales”, uno nuevo según el siguiente texto:

“Capítulo VII: Infracciones y Sanciones:

Artículo...- Sin perjuicio de las sanciones previstas en las respectivas legislaciones nacionales de los Países Miembros, las infracciones en la prestación del servicio de Transporte Multimodal, cometidas por los Operadores de Transporte Multimodal podrán, de acuerdo a su gravedad, dar lugar a:

- a. Suspensión del Certificado de Registro, por un mínimo de treinta días y un máximo de noventa días calendario; y,

- b. Cancelación de la inscripción en el Registro y del Certificado de Registro.”

Resolución 425: Reglamento para el Registro de Operadores de Transporte Multimodal Internacional

FECHA: 20 de agosto de 1992

MIEMBROS: Comunidad Andina (Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela)

Resumen De Disposiciones:

Registro. *Capítulo II, Artículo 2:* Para prestar el servicio de transporte multimodal internacional, las personas naturales o jurídicas deberán estar inscritas en el Registro de Operadores de Transporte Multimodal y haber obtenido y mantener vigente el Certificado de Registro, el cual será otorgado por el organismo nacional competente.

Artículo 8: Para la renovación del Certificado de Registro, el Operador de Transporte Multimodal deberá presentar una solicitud ante el organismo nacional competente antes del vencimiento del mismo.

Artículo 11: Habrá lugar a la cancelación del registro cuando:

- a. Se haya aportado información falsa o fraudulenta para la obtención del registro;
- b. Se haya dejado de cumplir con alguno de los requisitos necesarios para mantenerlo vigente;
- c. Medie orden judicial al respecto;

- d. Cuando en el lapso de un año se haya incurrido en más de dos suspensiones consecutivas o alternadas.

Seguros

Artículo 20: El Operador de Transporte Multimodal deberá mantener vigente una póliza de responsabilidad civil contractual que ampare los riesgos por la pérdida, deterioro o retraso en la entrega de las mercancías derivadas de los contratos de transporte multimodal.

Las Naciones Unidas

Mediante la convención de transporte multimodal internacional de mercancías denominada “Conferencia de Naciones Unidas sobre comercio y desarrollo” pero aún tiene varias falencias por falta de aprobaciones en sus países miembros.

Capítulo II: Marco metodológico

A lo largo de este trabajo, nos guiaremos por el método cualitativo dado que nos basaremos en conceptos existentes, análisis, estadísticas para confirmar la veracidad de los objetivos que hemos planteado.

Adoptaremos un enfoque estructurado de estudio y se utilizarán técnicas de recolección de información que permitan desarrollar análisis a través de los resultados obtenidos.

Postura Epistemológica

En una investigación cualitativa existen tres posturas epistemológicas básicas: el Objetivismo, el Subjetivismo y el Construccinismo, entre otras; que direccionan la investigación y guían el tipo de instrumentos y técnicas a utilizar. Bautista, N. (2011).

El Objetivismo es una posición epistemológica que da primicia al objeto en relación con el sujeto. El Objetivismo es centrarse en el mundo exterior, la realidad observable, esto significa que cada objeto es lo que muestra ser y cada hecho es como se observa. Bautista, N. (2011).

El subjetivismo es una teoría filosófica que sostiene que la realidad se somete al pensamiento. Contradice al objetivismo y hace referencia al carácter de todos los fenómenos de conciencia. Bautista, N. (2011).

El constructivismo parte de la idea de que las personas, tanto individual como colectivamente, producen ideas sobre su medio físico, social o cultural. Bautista, N. (2011).

Considerando las variables mencionadas, es importante clarificar la perspectiva desde la cual se realizó nuestra investigación, y El objetivismo ha sido la postura epistemológica adoptada para el desarrollo del presente trabajo de titulación dado que nuestra investigación se desarrolla mediante variables completamente observables y todo el contenido de nuestra investigación se basa en hechos ocurridos a través de los años que llegaron a evolucionar la logística multimodal gracias a las necesidades del ser humano, consumismo, globalización, entre otros.

Lo expuesto y citado en este trabajo se encuentra debidamente soportados mediante la evidencia expuesta y citada en el desarrollo de este trabajo mencionando acuerdos, consecuencias, hechos reales que afectan directamente a la industria del comercio internacional por entidades gubernamentales, distintos organismos internacionales.

Tipo y Nivel de Investigación

“Según su naturaleza o profundidad, el nivel de una investigación se refiere al grado de conocimiento que posee el investigador en relación con el problema, hecho o fenómeno a estudiar. De igual modo cada nivel de investigación emplea estrategias adecuadas para llevar a cabo el desarrollo de la investigación” (Valderrama, 2017, p. 42).

Niveles De Investigación

Según Carrasco (2016), existen cuatro niveles de explicación:

Investigación Social Experimental

Modelo, proyecto, método, sistema, procedimiento, técnica.

Investigación Social Explicativa

Explicación de los factores que provocaron un problema social.

Investigación Social Descriptiva

Conocer, identificar, describir las características de fenómeno social.

Investigación Social Exploratoria

Conocimiento previo de la realidad social para realizar un estudio (FACTIBILIDAD).

Tipo De Investigación

El tipo de investigación social que más se adapta a nuestra investigación es la de tipo exploratoria y se aplicará el siguiente estudio metodológico:

- Estudios descriptivos.

La Investigación Descriptiva

Según Valderrama (2009; 2010; 2016), se clasifica de la siguiente manera:

Investigación Predictiva

La cual se anticipa a los hechos.

Investigación Explicativa

La cual se relaciona con la causalidad.

Investigación Correlacional

que se relaciona con la concomitancia.

Investigación Descriptiva

Que se relaciona con las caracterizaciones.

Investigación Exploratoria

Que se relaciona a investigaciones nuevas o preliminares

Describiremos en esta investigación los problemas relacionados a la logística multimodal y los perjuicios a los que se han enfrentado los exportadores de perecibles en los últimos años. Es decir; nos basaremos en una circunstancia temporal-espacial para recolectar datos y demostrar mediante ejemplos, el desarrollo de soluciones de transporte multimodal para potenciar la industria de exportación de perecederos.

Para responder a este estudio descriptivo nos realizamos las siguientes interrogantes:

¿Qué son perecederos?

¿Qué es transporte multimodal?

¿Dónde se produce los principales productos de exportación?

¿Cuántos tipos de transporte podemos utilizar en una misma exportación?

¿Por qué se aplicaría más de 1 tipo de transporte en una misma exportación?

¿Cómo se vio afectado el sector exportador a partir de los sucesos cronológicos de los últimos años?

Capítulo III: Desarrollo de la investigación

En este capítulo se detallará información importante a considerar sobre los antecedentes del transporte multimodal, beneficios del transporte multimodal, regulaciones y entes públicos encargados de hacer prevalecer el proceso de integración para una exitosa exportación de perecibles y distintos productos que regulan la balanza comercial.

¿Qué Es Transporte Multimodal?

Retomando el concepto de transporte multimodal: El transporte multimodal es aquel en el que se utiliza más de un medio de transporte para una misma carga desde un punto de origen hasta su destino. Sea este marítimo, fluvial, terrestre o aéreo.

El transporte multimodal nace de la evolución en busca de la mejora en la eficiencia de despacho y exportación de los productos. Pues gracias a la globalización, se ha podido llegar a zonas apartadas, históricamente excluidas pero que gracias al transporte multimodal les fue posible la adquisición de bienes o productos en cualquier parte del mundo.

Importancia Del Transporte Multimodal

La principal importancia y seguridad que brinda el transporte multimodal es de que este tipo de logística implica que la carga llegue a su destino sin ninguna manipulación de por medio, no hay separación de carga y los productos llegan intactos y en óptimas condiciones a su destino.

Comercio Exterior A Nivel Mundial

Según las comunicaciones oficiales de PRO ECUADOR (2022), existe una crisis global afectando a todas las economías y no permite visualizar escenarios futuros. Sobre todo, a raíz de la pandemia ya que nos enfrentamos a escenarios nunca vistos y a evoluciones de distintas etapas a nivel mundial. Una economía que apuntó a las vacunas, que esperó a una segunda y tercera oleada para reactivarse con normalidad.

Lo cierto es que ante todos los últimos eventos con los que se ha enfrentado el mundo entre pandemias y guerras solo se ha visualizado una tendencia a la baja super importante en todos los indicadores: PIB, la balanza de pagos: importaciones y exportaciones, remesas, inversiones.

Ecuador Y Su Balanza Comercial

En el caso de Ecuador, según datos oficiales del Banco Central (2022), la balanza comercial no petrolera la lideran productos como el banano y el camarón.

Tabla 1*Balanza comercial 2020 al 2022*

PERIODO	Ene - Sep 2020		Ene - Sep 2021		Ene - Sep 2022		Var Ene - Sep 2022/2021	
	TM	Valor	TM	Valor	TM	Valor	Absoluta	Relativa
Exportaciones Totales	23986,2	14793,8	24803,9	19410,9	23760,6	24858,2	5446,4	28,1%
Petroleras	15346,2	3749,8	15490,9	6532,5	14439,3	9003,0	2470,6	37,8%
No Petroleras	8640,0	11044,0	9313,0	12878,4	9321,3	15855,2	2975,8	23,1%
Importaciones Totales	11209,6	12249,5	13670,4	17084,8	14420,5	22727,9	5642,0	33%
Bienes de consumo	712,1	2879,0	850,7	3674,5	929,1	4400,6	725,1	19,8
Materias primas	5884,5	4401,9	7440,1	6500,4	7645,4	8209,3	1708,9	26,3
Bienes de capital	279,3	3013,3	387,3	3668,0	473,4	4340,8	672,7	18,3
Combustibles y lubricantes	4328,1	1894,1	4988,0	3163,2	5367,2	5655,8	2492,6	78,8
Diversos	5,6	61,2	4,3	78,7	5,4	111,2	32,5	41,3
Ajustes*		0,0		0,0		10,2	10,2	
Balance Comercial Total		2544,3		2326,1		2130,3	-195,6	-8,4%
Balance Comercial Petrolera		1850,6		3352,2		3335,4	-16,7	0,5%
Exportaciones petroleras		3749,8		6532,5		9003,0	2470,6	37,8%
Importaciones petroleras		1899,2		3180,3		5667,6	2487,3	78,2%
Balance Comercial No Petrolera		693,8		-1026,1		-1205,0	-178,9	0,0
Exportaciones No petroleras		11044,0		12878,4		15855,2	2976,8	23,1%
Importaciones No petroleras		10350,2		13904,5		17060,2	3155,7	22,7%

Nota: Pese a lo que sucede a nivel global, el Ecuador ha obtenido un superávit en su balanza comercial total en su periodo de enero a septiembre de 2022 de USD 2.130,4 millones, lo cual representó USD 195,6 millones menos que el resultado obtenido en comparación al periodo similar en el 2021, y lo cual representó una reducción del saldo comercial de 8,4%. Tomado de Banco Central del Ecuador, BCE 2022. Elaborado por Muñoz, Katherine, 2022.

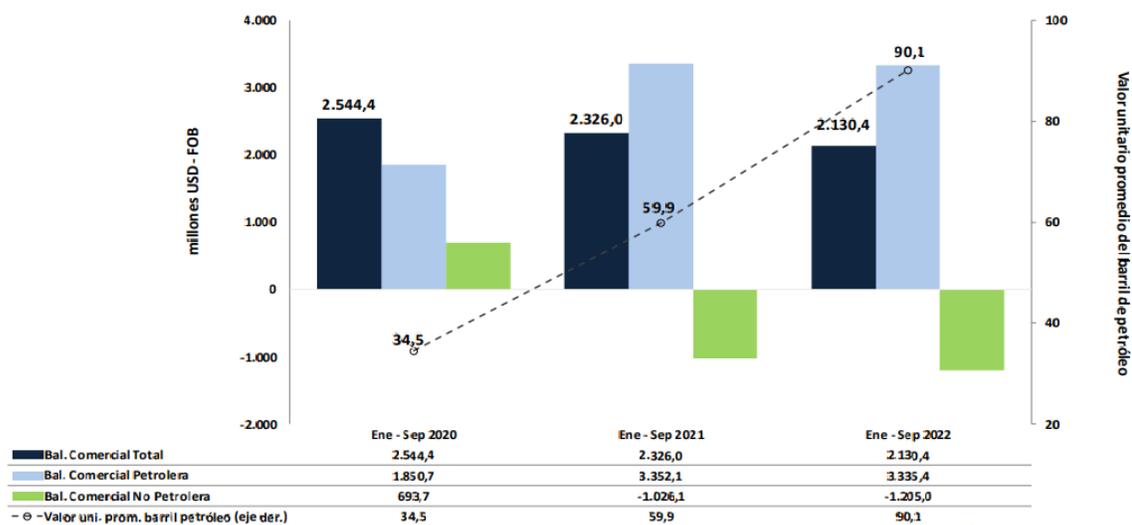
Balanza Comercial Petrolera Y No Petrolera

La Balanza Comercial Petrolera registró un saldo favorable de USD 3.335,4 millones, resultado menor en 0,5%, en razón a un aumento en el valor de la exportación de bienes petroleros (37,8%), y de la importación de bienes petroleros (78,2%), ambos principalmente por mayores precios internacionales. En ese período, el valor promedio

del barril exportado de petróleo fue de USD 90,1. La Balanza Comercial No Petrolera presentó un déficit de USD 1.205,0 millones.

Figura 2

Gráfico de barras Balanza Comercial



Nota. Banco Central del Ecuador, BCE, 2022. Elaboración Banco Central del Ecuador, BCE, 2022.

Entidades Reguladoras En El Proceso De Exportación

A continuación, detallaré las autoridades involucradas en el proceso de exportación y más adelante evidenciaremos como colaboraron cada una de estas

entidades para montar una guía para el exportador brindando confianza, seguridad y cumpliendo las normativas correspondientes durante el proceso.

MAGAP, Ministerio de agricultura y ganadería.

INIAP, Instituto Nacional de Investigaciones Agropecuarias.

APROFEL, Asociación de Productores Ecuatorianos de Frutas y Legumbres.

AEFFEC, Asociación de Exportadores de Fruta Fresca del Ecuador.

AGROCALIDAD, Agencia Ecuatoriana de Aseguramiento de la Calidad del Agro.

PROECUADOR, forma parte del Viceministerio de Promoción de Exportaciones e Inversiones.

Entre todas las entidades mencionadas, recalco la importancia de PRO ECUADOR para los exportadores debido a que es un ente encargado de ejecutar las políticas y normativas de promoción correspondiente a las exportaciones e inversiones del Ecuador, con el objetivo de promover la oferta de productos para la inserción estratégica del Ecuador y sus productos en el comercio internacional.

Adicionalmente, por experiencia personal de exportadores, esta entidad les ayuda a revisar estadísticas de sus compradores en el exterior para evidenciar si es confiable cerrar la negociación y, de igual manera les proveen referidos a los nuevos y antiguos exportadores para que puedan cerrar más negocios en el mundo.

Autoridades de Control

Estas entidades a las que se realizará referencia a continuación tienen como objetivo hacer cumplir las leyes, normativas y regulaciones en cuanto al proceso de exportación y cada una se encarga de llevar controles según la parte del proceso que corresponda.

AGROCALIDAD.

Servicio Nacional de Aduana del Ecuador – SENAЕ.

Policía Nacional Antinarcóticos – PNA.

Nodos de Transferencia o Zonas Primarias de Carga: puertos, aeropuertos, pasos de frontera.

Operadores Portuarios.

Agentes de Carga Internacional (opcional).

Agentes de Aduana (opcional).

En el caso de los agentes de carga internacional son opcionales dado que el cliente puede contratarlos para realizar la logística integral de su exportación o caso contrario si desea controlar de manera independiente cada parte del proceso lo puede realizar sin necesidad de un tercero y negocia el exportador directo con la naviera o

aerolínea, empresas de transporte, entre otros servicios que pudieran generarse durante el proceso.

Todas estas entidades mencionadas anteriormente han colaborado mediante un acuerdo denominado “Acuerdo Interinstitucional de Cooperación para la elaboración de protocolos para exportadores denominados:

Protocolos Tecnológicos, Logísticos y de Seguridad

Hoy en día, los exportadores tienen un importante beneficio como herramienta y guía de trabajo que aporta a su cadena de valor tanto para el sector público como para el sector privado pues previo a la elaboración de este protocolo, se realizó un acuerdo Interinstitucional de Cooperación entre las entidades públicas, quienes se sumaron a la elaboración de estos protocolos.

Los exportadores podrán encontrar los Protocolos Tecnológicos, Logísticos y de Seguridad y sus actualizaciones en la página del Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca – MPCEIP y de igual manera, los mismos protocolos constan en la plataforma de información logística:

www.logistica.comercioexterior.gob.ec.com.

Alcance del Protocolo Tecnológico, Logístico y de Seguridad

El protocolo tecnológico, logístico y de seguridad tiene como objetivo el mejoramiento de los procesos optimizando la cadena de valor de los exportadores y productores.

Entre las mejoras a los procesos tanto de productores como exportadores, haciendo una reseña general; podemos detallar los siguientes puntos:

1) Establece soluciones prácticas aportando a la cadena de valor y a las operaciones logísticas, de manejo, revisión y seguridad de la carga, según corresponda el diagnóstico de los distintos productos.

2) Establece procedimientos y protocolos para todos los actores relacionados al proceso productivo y su manejo logístico y de seguridad de los productos priorizados.

3) Establece procedimientos logísticos que corresponden a la revisión de la carga desde el primer punto, siendo este la finca o las plantaciones hasta el aeropuerto o puerto de embarque.

4) Establece soluciones para los nudos críticos o cuellos de botella que puedan complicar los procesos logísticos.

5) Establece mejoras en los procesos documentales para la Exportación.

6) Establece procedimientos específicos a llevar a cabo por parte de las instituciones públicas de control según corresponda su nivel de intervención en los procesos de exportación.

Capítulo IV: Exposición de casos reales de soluciones logísticas

En este capítulo expondremos una propuesta de transporte multimodal como potenciador económico para la exportación de perecederos del Ecuador y basaremos el caso de éxito en la exportación de frutas exóticas dado que pese a las barreras con las que se ha encontrado las exportaciones de productos no petroleros, este mercado ha logrado salir adelante ya que el Ecuador es un país rico en su flora y fauna, muy atractiva en mercados internacionales.

Entidades Regulatoras Y Protocolos

Hoy en día la exportación de productos perecederos está debidamente regulada mediante protocolos técnicos, logísticos y de seguridad que se alcanzaron gracias a la colaboración de los sectores públicos y privados.

Los Protocolos Técnicos, Logísticos y de Seguridad (PTLS) son documentos donde constan los lineamientos a seguir para desarrollar una cadena logística de exportación sustentable.

En primera instancia estos lineamientos se aplicaron a las primeras ediciones para los cinco productos no petroleros con mayores exportaciones de Ecuador: Banano, Cacao, Camarón, Flores y Pesca tanto Fresca como Congelada siendo muy exitoso por lo cual se empezó a aplicar a distintos sectores y se suscribió el Acuerdo Interinstitucional de Cooperación publicado en el Registro Oficial Nro. 712 del 15 de marzo 2016.

Figura 1

Organismos de control en el proceso de exportación



Nota. Los organismos de control que colaboraron en este proceso y que apoyaron al alineamiento para las buenas prácticas en la cadena logística de exportación son: Ministerio de Comercio Exterior; Ministerio del Interior; Ministerio de Industrias y Productividad; Ministerio de Transporte y Obras Públicas; Agencia Ecuatoriana de Aseguramiento de la Calidad del Agro – AGROCALIDAD; Servicio Nacional de Aduana del Ecuador; Policía Nacional Antinarcóticos e Instituto Nacional de Pesca.

La implementación de estos protocolos técnicos, logísticos y de seguridad les permite a los exportadores obtener y desarrollar herramientas elementales y que les ayudan a cumplir a cabalidad las buenas prácticas en la cadena logística independientemente si se realizan vía aérea, marítima o terrestre.

Protocolo Para La Exportación De Frutas Exóticas

En este ejemplo explicaré casos de éxito de logística multimodal para la exportación de pitahaya dado que es muy codiciada en mercados internacionales y dado a mi experiencia en una empresa consolidadora de carga, con cuarto frío disponible para la exportación de perecibles, lo cual me permite adjuntar fotos de casos reales de clientes

pertenecientes a mi cartera. No obstante, detallaré la logística que permite un exitoso caso de exportación marítima y aérea.

Los mercados donde es mayormente codiciada las frutas exóticas ecuatorianas y donde mayormente se exporta la pitahaya son: USA, Europa y Asia.

Es importante conocer que la logística se adapta dependiendo del tipo de pitahaya: roja o amarilla y sector donde se cosechan. Por ejemplo: la pitahaya roja se produce en la costa y la pitahaya amarilla es mayormente del oriente, del sector de Palora.

Protocolo Técnico Logístico Y De Seguridad De Perecibles

Los protocolos técnicos, logísticos y de seguridad buscan cuidar el proceso desde la post cosecha hasta su destino, mejorando el manejo de la operación logística, almacenaje e inspección en base a las condiciones de oferta y demanda de los mercados internacionales.

Protocolo Técnico Logístico Y De Seguridad De Perecibles

En este caso puntualmente, con el objetivo de mostrarlo en un ejemplo de casos reales basados en el expertise del autor, se procede a usar como ejemplo los protocolos Técnicos, Logísticos y Seguridad y se usará como ejemplo, la Pitahaya.

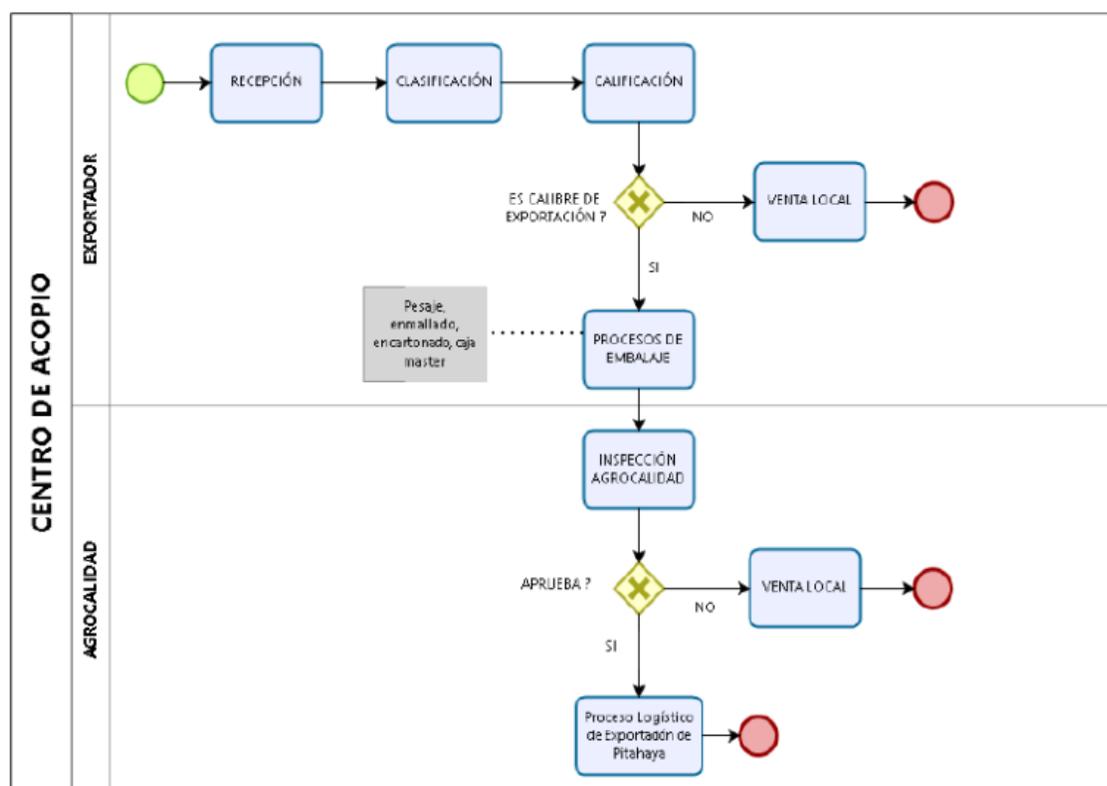
Según el ministerio de comercio exterior (2016), el protocolo de exportación de pitahaya tiene como objetivos principales:

- a) Facilitar el comercio exterior.

- b) Disminuir los tiempos de los procesos en zonas primarias o lugares de inspección.
- c) Mantener y mejorar el nivel de control de las autoridades.
- d) Fortalecer la cooperación interinstitucional.
- e) Optimizar los recursos disponibles para las inspecciones de control.
- f) Reducir el impacto a la carga de exportación, en cuanto a daños o pérdidas por manipuleo o ingreso de agentes foráneos a la carga.
- g) Reducir el impacto de la inspección en la cadena de frío de productos perecederos.
- h) Lograr la detección oportuna de riesgos aduaneros, sanitarios, narcóticos y de seguridad nacional.
- i) Racionalizar los costos para el exportador.
- j) Contribuir con la eficiencia de puertos y aeropuertos al reducirse los tiempos de estadía de naves y aeronaves.
- k) Fortalecer las bases para la cooperación interinstitucional a nivel internacional para el emprendimiento de operaciones conjuntas de control (narcotráfico).

Figura 2

Flujo del proceso en el centro de acopio para la exportación de pitahaya



Nota. La fruta se recibe de parte de los productores para su clasificación y el exportador en conjunto con su equipo de calidad la selecciona en caso de cumplir con la calidad y el calibre para su comercialización en el exterior y posteriormente Agrocalidad en su inspección da el segundo visto bueno. Caso contrario, descarta y queda para venta local. Tomado de CLIPSE (2022). Elaborado por Muñoz, Katherine, 2022.

¿Quiénes Pueden Exportar?

Personas naturales

Personas jurídicas

No obstante, por temas de seguridad, Certificación BASC, créditos con empresas dedicadas a comercio exterior, consolidadoras de carga, entre otros, siempre van a tener prioridad las personas jurídicas, es decir; las empresas debidamente constituidas.

Unidad de Negocio y Logística de los perecederos

Negociación

A partir del momento en que estamos negociando la fruta en el exterior y determinamos la cantidad de fruta que estamos negociando con el comprador, empieza nuestra programación sobre el medio por el cual enviaremos la carga y procedemos a programar las fechas en la que se realizará la exportación para lograr organizarme con el productor, centro de acopio, aerolínea si enviaremos vía aérea o naviera si logramos enviar un contenedor lleno de fruta.

Producción y empaquetado

En muchas ocasiones las empresas exportadoras compran a distintos productores con el objetivo de alcanzar a reunir la cantidad de fruta solicitada, por calidad, calibre de la fruta requerido al momento de su arribo al destino, entre otros.

Figura 3

Área de empaque o Empacadora



Nota. Las zonas de empaque deben cumplir requisitos como andenes para carga, área techada y mallas antimosquitos.

La zona de empaque debe cumplir con los siguientes requisitos:

- a) Área techada que evite que las cajas de cartón se mojen o humedezca la fruta.
- b) Cerrado con tela metálica o malla a prueba de insectos o lona plástica durante la movilización a la empacadora mientras se realiza el proceso de empaque pues la utilización de la malla reduce el peligro potencial de que un insecto ingrese al interior de

las cajas y esto evitaría retenciones cuarentenarias en los puertos internacionales de arribo ocasionando pérdidas significativas al exportador.

d) El andén de carga debe estar nivelado a la altura general de los camiones, de manera que al cargar los pallets no se golpeen las cajas. Se aconseja que se cuenten con rampas móviles o fijas que permitan elevar el nivel del camión, en caso de que su altura sea menor al del andén.

En este paso ya hemos utilizado un medio de transporte: el transporte terrestre con refrigeración apto para la fruta.

Figura 4

Andén de carga refrigerada de Tampa Cargo



Nota. Tomado de Consolidadora de carga CEVA Logistics, 2022.

e) El proceso de empaque debe ser realizado durante las 24 horas posteriores a la cosecha con el fin de garantizar la supresión de plagas y este proceso debe de estar aprobado y haber sido registrado previamente ante AGROCALIDAD.

f) Mantener las áreas de procesamiento y almacenamiento libres de escombros y desechos de plantas a todo momento. También es importante deshacerse de la fruta de desecho diariamente.

g) Las zonas donde se encuentren los andenes de carga deben contar con sistemas de refrigeración que permitan bajar la temperatura de la carga pues esta zona es de vital importancia para mantener la calidad del producto.

Figura 5

Zona de andenes de carga del Centro Logístico de Carga TABACARCEN S.A.



Nota. Fuente: Consolidadora de carga CEVA Logistics, 2022

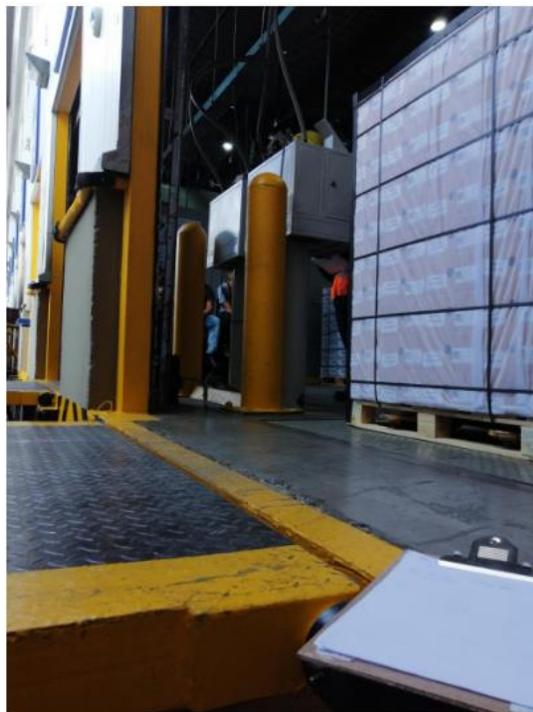
Figura 6*Movimiento de carga palletizada*

Nota. Carga de exportación debidamente palletizada cumpliendo normativas de empaque, malla mosquiteras y esquineros. Colaboración de Consolidadora de carga CEVA Logistics, 2022.

Una vez cumplido el proceso de empaquetado, palletizado, inspección y reserva confirmada por la aerolínea, procedemos a entregar la carga en la aerolínea que en este caso fue Tampa Cargo; siendo el vuelo carguero con salida desde el Aeropuerto Internacional de Quito con destino a Miami.

Figura 7

Anden de carga de la aerolínea Tampa Cargo



Nota. Fuente: Consolidadora de carga CEVA Logistics, 2022.

Usualmente las aerolíneas reciben la carga con un día de anticipación previo a la salida del vuelo por motivo de logística, programación y carga; dado que en promedio cuatro horas antes de la hora de salida del vuelo asignado para la carga se empieza con el cargue a la aerolínea.

Una vez entregamos la carga a la aerolínea. Posteriormente, se provee un documento donde confirma la cantidad de producto recibido, peso confirmado y que se debe considerar para la facturación del flete, pues en caso de la exportación de perecibles su facturación se realiza por el mayor pagante, es decir, puede considerarse el peso físico recibido o facturarse por el peso dimensional en caso de que este sea el mayor pagante.

Este documento también detalla el tipo de inspección de la que fue sujeta la fruta, temperatura recibida, número de guía aérea.

Figura 8

Ejemplo de recibo por parte de la aerolínea Air Canada

ARONEM AIR CARGO.
Recibo de Bodega

Vuelo: ACalmc Prim Pz: 11/10/2022 17:41:38 Fecha: 11/10/2022
Destino: LAX - LOS ANGELES, C UR Pz: 11/10/2022 17:53:06 Guía: 014-64437682-
Agencia: CEVALOGISTIC ECUAC

Producto	Bultos	Pzs	Peso	Vol	Temperatura			Observaciones
					Más	Mín	Med	
PITAHAYA	4	4	1755,00	1533,50	18,00	18,00	18,00	

Si el producto es recibido fuera de las condiciones de temperatura señaladas, se deslinda de toda responsabilidad a la aerolínea en caso de reclamos futuros, de igual manera a ARONEM AIR CARGO

Esta carga fue revisada con sistema de Rayos X

Temperatura Aceptable de Producto

Asparagus	(2 - 4) °C
Flowers, Tropical	(13-18) °C
Fresh Flowers	(2 - 5) °C
Fresh Fish	(0 - 2) °C

Medios de detección utilizados:

Búsquedas Manuales / Inspecciones Físicas
 Alforo Físico / Documental
 Rayos X (XRY)
 Inspección K9

Reporte Chequeo Manual

Piezas	Largo	Ancho	Alto	Volumen	Total	Observaciones
1	115	126	110	265,65	265,65	
3	150	130	130	422,50	1267,50	
4					1533,15	

CEVALOGISTIC ECUADOR ARONEM AIR CARGO AEROLINEA
Nombre: _____ Nombre: _____ Nombre: _____
Cédula: _____ Cédula: _____ Cédula: _____

Nota. Fuente: Consolidadora de carga CEVA Logistics, 2022.

Una vez recibida la carga, la fruta se mantiene almacenada en la zona denominada “cuarto frío”, las cuales son bodegas refrigeradas donde se cuida el mantenimiento de la temperatura de la fruta para evitar algún inconveniente con la maduración, etc.

Figura 9

Fruta almacenada en zona refrigerada.



Nota. Fuente: consolidadora de carga CEVA Logistics, 2022.

Hasta el momento, solo hemos utilizado un medio de transporte, pero nuestra carga está lista para convertirse en una carga multimodal, pues se realizó el cargue exitoso y podemos monitorear el embarque en tiempo real.

En este caso, les adjunto un ejemplo de una consulta del vuelo en tiempo real para compartirla con el comprador en el exterior y se prepare para los trámites con aduanas y demás entidades de control en el país de arribo.

Figura 10

Consulta en tiempo real con aerolínea carguera TAMPA.

VUELOS EN TIEMPO REAL		5 de 5 vuelos
QT4030 / A332 / N330QT LIVE		
Avianca Cargo		
Quito (UIO)		
Miami (MIA)		
SALIDA PREVISTA 06:52	 <p>© SpotterPrado</p>	
SALIDA REAL 06:51		
LLEGADA PREVISTA 11:32		
ESTADO Llegada estimada: 11:37		
AEROLÍNEA Avianca Cargo		IDENTIFICADOR TPA4030
TIPO DE AVIÓN A332 (N330QT)	AERONAVE Airbus A330-243F	

Nota. Fuente: Consolidadora de carga CEVA Logistics, 2022.

Caso De Éxito De Logística Multimodal Basado En Los Antecedentes

Este caso de éxito para mí es el más especial de todos dado que se basa en los antecedentes de los que inicialmente mencionamos; entre la llegada del Covid y posteriormente el conflicto bélico entre Rusia y Ucrania.

Pasa que este conflicto perjudicó de gran manera nuestra balanza comercial para el 2022 dado que Rusia previo a la guerra, era un importante importador de flor y plátano.

El sector Agropecuario estaba sufriendo de manera importante la pérdida de este nicho de mercado debido a que, por seguridad, las aerolíneas cancelaron sus vuelos a Rusia y Ucrania, de igual suspendieron este servicio las líneas navieras.

Y es aquí cuando todo este trabajo tiene mucho sentido dado que vemos como la economía y el comercio internacional no dejan de funcionar y avanzar de la mano y el transporte multimodal se convierte en esa herramienta para suplir una demanda que en teoría estaba perdida.

Es importante mencionar que Rusia y Ucrania fueron castigados con sanciones comerciales mundiales ya que no podían realizar transacciones comerciales fuera de su país. Es decir, por más que quisieran comprar productos al exterior, les cancelaron la posibilidad de realizar transacciones internacionales mediante la exclusión del sistema financiero internacional SWISFT y restricciones en sus importaciones y exportaciones.

Es en este punto en que la balanza comercial de las exportaciones se vio negativa durante varios meses pues Rusia era importante importador de Flor, Plátano y ciertos crustáceos, de igual manera lo era Ucrania.

El caso de éxito de la evolución de la logística multimodal para suplir una necesidad lo pongo con el caso de la flor dado que varios agricultores se veían afectados y Rusia quería seguir haciendo negocios y durante los primeros meses se evidenció un alto en las exportaciones de este producto, pues actualmente los exportadores de flor, que en su mayoría esa flor y flete los pagan los consignatarios, envían directamente su carga vía aérea hasta Ámsterdam y los Rusos se encargan de este producto desde el Aeropuerto de Ámsterdam-Schiphol hasta Rusia vía terrestre.

Figura 11

Flor en cajas másteres almacenadas en cuarto frío previo a ser exportadas



Nota. Fuente: Consolidadora de carga CEVA Logistics, 2022.

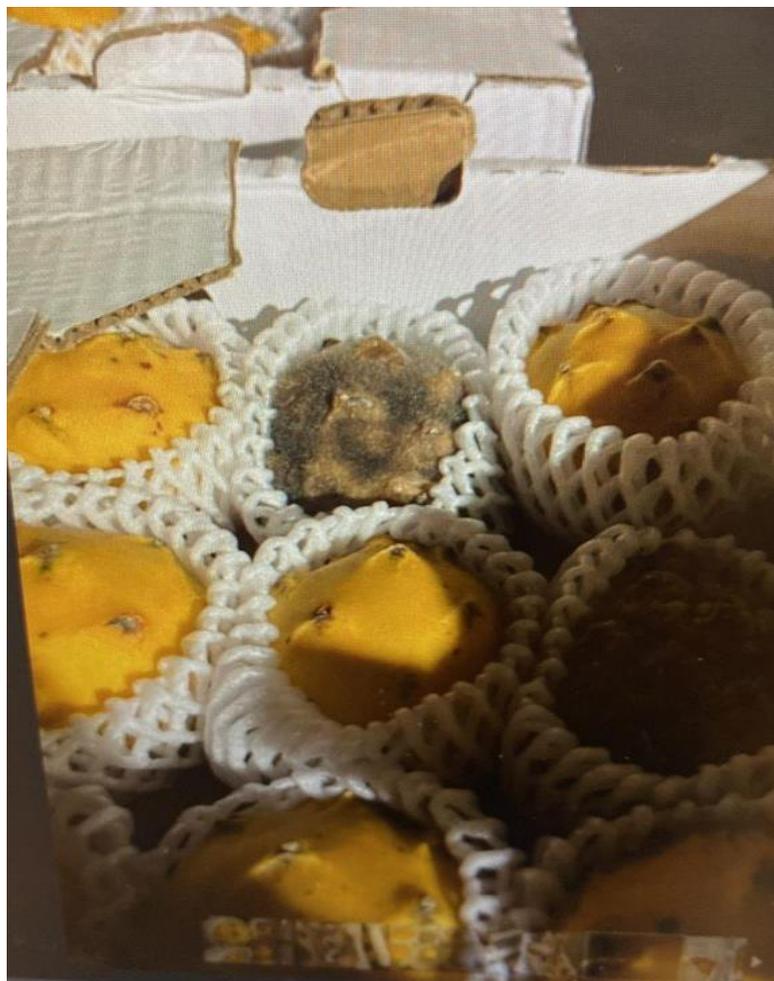
Este es un claro ejemplo de cómo el transporte de mercancías multimodal puede suplir la demanda y potenciar la economía mundial.

Caso Real De Logística No Exitosa Por No Integración De Los Procesos

En este punto, me gustaría demostrar que, aunque se realice una logística multimodal "correcta" aparentemente; si en algún punto de la cadena logística algo se cae, ya es un gran problema y depende mucho del tipo de negociación que se haya realizado previo a pactar el transporte de la mercancía para poder evidenciar a quien se le determina la responsabilidad y si la carga está asegurada pues podrán hacer uso de las políticas correspondientes para el respectivo reembolso.

Figura 12

Foto reclamo por fruta en mal estado



Nota. Fuente: Consolidadora de carga CEVA Logistics

En este caso puntual, el proceso logístico falló en un punto importante y afectó el estado de la fruta.

Antecedentes Del Caso

A continuación, detallaré antecedentes de este caso para poder determinar los errores del exportador y se realice el análisis del motivo por el cual un mínimo error en cualquier punto de la cadena logística puede ocasionar grandes pérdidas.

1) El exportador solicita cotizaciones a distintos proveedores bajo incoterm CPT.

Motivo por el cual la consolidadora exclusivamente cotizó el flete aéreo desde el puerto.

- a. En este incoterm, las condiciones indican que le vendedor es el responsable del embalaje, etiquetado.
- b. El cliente entrega al transportista documentación de exportación como DAE, factura comercial y lista de empaque.
- c. El vendedor asume los riesgos de la carga hasta la entrega al transportista y posteriormente responsable hasta la entrega con el comprador en el lugar determinado por ambas partes que en este caso fue el aeropuerto de Newark.

2) El exportador confirma la aceptación del flete a la consolidadora de carga y esta procede a reservar con la aerolínea bajo las condiciones pactadas con el exportador en cuanto a fechas de salida, pesos y destino: New York.

- 3) El exportador realiza su documentación sin que la consolidadora intervenga:
DAE (Declaración Aduanera de Exportación), lista de empaque, Certificado de origen, Fitosanitario.
- 4) El exportador genera y coordina la inspección con Agrocalidad.
- 5) El exportador, por ahorro, contrata el transporte terrestre refrigerado, por su cuenta, desde la finca a la empacadora y posteriormente entrega en las bodegas frías de la aerolínea “Air Canadá”.
- 6) La carga sale del aeropuerto de UIO al día siguiente de haber recibido la fruta, se mantuvo en el cuarto frío de la aerolínea previo a su embarque.
- 7) La ruta de la aerolínea era un vuelo carguero con escala de la siguiente manera:
Quito – Lima – Vancouver – New York.
- 8) La carga arribó a Vancouver 48 horas posteriores a su salida en origen.
- 9) La carga sale de la frontera de Canadá y es trasladada vía terrestre hasta New York dado que hasta este destino no hay vuelos cargueros.
- 10) La carga previa a su ingreso en la frontera de New York es rechazada por parte de los agentes de aduana en destino y en su informe indica que presente algún tipo de contaminación.
- 11) El exportador nos solicita pedir a la aerolínea que realicen una segunda revisión con un agente amigo del consignatario y que les ayudaría en el cruce de frontera correspondiente.
- 12) El exportador, 8 días posteriores al embarque coloca un reclamo porque en destino recibieron la fruta en mal estado.

Resolución Del Caso

Se tomó la siguiente resolución:

- 1) Se le informa al exportador que su reclamo por parte de la consolidadora no procede debido a que ha excedido el periodo de reclamo según las políticas internas: 3 días.
- 2) La aerolínea deslinda responsabilidad dado que se encuentra fuera del periodo de reclamo según sus políticas: 7 días.
- 3) La aerolínea emite un informe, con sus respectivos soportes, donde indica que la carga fue rechazada por parte de las autoridades estadounidenses y que debido a la insistencia del consignatario gestionaron una segunda revisión, por lo cual deslindaban responsabilidad.

Conclusión Del Caso

En este caso podemos evidenciar que en algún punto falló la cadena logística del exportador dado que la fruta pitahaya aguanta hasta 12 días de tránsito cuando es trasladada en vía marítima y en este caso tan solo tuvo 3 días contando el día adicional de revisión de aduana y cruce de frontera, donde las autoridades estadounidenses ya indicaban que había un tipo de contaminación.

Se puede concluir exitosamente que el exportador no tuvo las precauciones correspondientes con respecto al grado de madurez que tenía la fruta previa a su exportación y por lo cual la fruta a la siguiente semana estaba empezando a podrirse.

Se pone en duda si la carga arribó a la aerolínea en origen con los cuidados correspondientes y fue movilizada en un transporte refrigerado que mantenga su frescura y evite su pronta maduración.

Si el exportador hubiera consolidado sus procesos en con un agente de carga de confianza y este hubiera sido totalmente responsable de los procesos de movilización de la fruta desde la empacadora hasta aeropuerto, el cliente hubiera tenido mayor probabilidad de ser beneficiado con la aceptación del reclamo o negociando gran parte de este reclamo pidiendo un reporte detallado que garantice que se mantuvo la cadena de frío desde la empacadora hasta la entrega en el cuarto frío de la aerolínea.

Se sugiere que los reclamos sean realizados inmediatamente se recibe la carga y máximo 48 horas de haber realizado el descargue dado que hay empresas que tienen como política los 3 días máximo para revisión de un reclamo.

Conclusiones

La metodología utilizada en esta investigación tuvo un enfoque cualitativo y de tipo exploratorio dado que se utilizaron instrumentos de recolección de datos y se realizó análisis de fuentes primarias.

A lo largo de este trabajo de tesis, donde corresponde realizar mucha lectura, leer muchos antecedentes, casos reales que se ven con la experiencia, y en base a los casos que he expuesto, mi conclusión favorita es que pude observar que de cada problema que se presenta, de cada adversidad que se vivió a través de los años desde tiempos inmemorables; la logística multimodal siempre surgió como una oportunidad de cambio, de proveer algo que no se tenía, siempre fue algo que nació de una adversidad para cumplir o satisfacer las necesidades de cada individuo.

Se evidencia que pese a que la logística multimodal se viene realizando desde todos los tiempos; hasta el día de hoy existen innumerables falencias dado que aún no existe una normativa mundial que favorezca y respalde el transporte internacional de mercancías.

Es correcto que hay muchas entidades que respaldan y que han creado comités, han elaborado normativas que favorecen a estados miembros de estas entidades que fueron mencionadas durante este trabajo, como, por ejemplo: MERCOSUR, quien creó el acuerdo de transporte multimodal para sus países miembros, entre estos empezaron Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay. A lo largo se sumaron países como Ecuador, pero si es un beneficio que puede ser mucho mejor explotado ya que regulan en gran

parte el transporte internacional de mercancía, pero si no eres país miembro de ese importante grupo, probablemente no apliques para ser favorecido por algún inconveniente que pudiera generarse, al menos si eres un importador local pues estarás buscando como resolver cualquier eventualidad que pudiera generarse.

Como consecuencia, antes las falencias que hemos mencionado y a que no exista una normativa internacional a nivel mundial que respalde legalmente el transporte internacional de mercancías y en aquellos países en los que existe estas normativas son muy escasas pues se evidencia una limitación importante a la hora de resolver conflictos producto de esta actividad debido a que hubo distintos agentes involucrados en la cadena logística.

En el Ecuador, la cláusula del transporte multimodal consta en la sección del Reglamento de la Facilitación aduanera donde establece este tipo de logística como una operación aduanera y en el Código Orgánico de Producción, Comercio e Inversión.

El Banco Central del Ecuador clasifica la balanza comercial y los productos exportables en Petroleras, y No Petroleras.

Dentro de los productos exportables petroleros, se encuentra el petróleo crudo y sus derivados y en este tema podemos concluir que, pese a que al Ecuador le afecta directamente la inflación de precios al consumidor ya que, aunque El Ecuador sea un país productor de crudo como Venezuela, México, Argentina y Colombia, no producimos nuestro combustible, sino que lo importamos.

Entrando un poco en materia de las exportaciones No Petroleras, Los principales elementos de costo en la cadena de producción y distribución son el transporte marítimo, la mano de obra, el empaque y el financiamiento. En su mayor parte, las empresas comercializadoras no producen directamente y, por el contrario, prefieren transferir el riesgo al agricultor.

No es una práctica común por parte de la empresa comercializadora proveer asistencia técnica, a menos que exista de por medio un contrato o que se trate de empresas gigantes donde los pequeños productores deban adecuar sus instalaciones por cumplir estándares de calidad, tampoco la empresa comercializadora se preocupa en realizar una coordinación entre agricultores por abasto de materia prima, ya que en mayor parte es la estacionalidad de la producción en la región asegura la disponibilidad durante los meses de mayor oportunidad en el mercado estadounidense.

Como conclusión, podemos indicar que un mayor grado de intermediación tiene como consecuencia costos elevados de las empresas comercializadoras reduciendo el margen de utilidad.

Como conclusión final, relato que hay tantos cambios a los que se enfrenta día a día la logística y comercialización de la carga perecible sobre todo, ya que la carga seca puede esperar afuera de puerto, roleos de naves, etc. Pero la perecible si el tiempo de tránsito marítimo es muy largo se puede perder la negociación ya que afecta el estado de la carga o variaciones en la temperatura.

Entre el 2023 e inicios del 2024 se han sumado problemas internacionales que afectan a nuestros exportadores y al mercado mundial como el inconveniente con el canal de Panamá y la carga que se quedó en puertos de trasbordo esperando poder pasar por la baja en el nivel del canal, mismos costos que fueron incluidos en los fletes al exportador.

Por otra parte, el mercado aéreo ha estado un poco más estable y podemos mencionar que ha sido una opción viable para no dejar de exportar. No obstante, se ha sufrido por los espacios en los aviones en las temporadas altas donde se une la exportación de flor y la fruta (San Valentín, día de la madre; día del padre, temporada de frutas estacionales como la pitahaya que empieza en junio, entre otras).

Recomendaciones

Ante lo expuesto en nuestra investigación, se recomienda realizar un estudio profundo con respecto a las normativas nacionales e internacionales del transporte multimodal con el objetivo de fomentar el crecimiento de esta actividad y que brinde las seguridades para los importadores y exportadores.

Además, que una cadena logística más corta optimizaría tiempo, dinero y recursos, Es importante considerar que en envíos minoritas, una logística dispersa eleva los costos de comercialización de la fruta u hortaliza, siendo menos competitivos en mercados internacionales y esto es muy importante tener a consideración en el caso de nuevos exportadores o importadores.

Es importante delimitar las responsabilidades de cada parte previo a concretar la negociación con el objetivo de optimizar los recursos y el margen de utilidad de la operación, se recomienda la más mínima intermediación posible. Es decir, tratar de cercar el proceso logístico con la menor cantidad de proveedores posibles y garantizar que el proveedor que se escoja para las distintas operaciones de la cadena logística tenga las certificaciones que garanticen que trabaja bajo protocolos de seguridad.

Por ejemplo, que tengan certificación BASC es una referencia de que nuestro proveedor vela por la seguridad de que nuestra carga no sea contaminada, de que está en contra del contrabando y estos procesos están debidamente validados por organismos internacionales y si cuentan con certificaciones ISO nos da la seguridad de que tiene

protocolos de Calidad. Entre otras certificaciones según el tipo de producto que estemos negociando.

Se recomienda a las unidades estatales y privadas apoyar estudios de mercado sobre nuevos productos y preferencias del consumidor en el exterior para incentivar la exportación pues la habilidad que desarrollemos en el comercio internacional para atender nichos de mercado le podría ofrecer al Ecuador mayores alternativas de éxito y mejores perspectivas de incorporar al pequeño productor en el proceso comercial.

Es recomendable invertir en el crecimiento y la diversificación de los distintos productos con el objetivo de amortiguar las fluctuaciones de la entrada de divisas en los países de la región dado que varios estudios han concluido que las variaciones que resultan de la concentración de las exportaciones en un número limitado de productos agrícolas.

Es de gran importancia que todos los involucrados en el proceso logístico se compenetren directamente entre sus distintos procesos. Es decir, que no me baso solo en mi actividad, no desconectarse por completo o me preocupo solo de brindar mi servicio. Sino de velar por entregar bien mi proceso y apoyar en lo que pueda aportar o acotar como valor agregado o seguimiento a que los procesos se integren entre sí.

Recomendaciones Del Director Del Proyecto

El mundo constantemente cambiante con continuos retos como la pandemia, desestabilización económica por temas políticos y de corrupción nos deja bien claro la importancia de desarrollar planes alternativos para mitigar los efectos negativos de los diferentes escenarios mencionados.

El desarrollo de este trabajo genera las siguientes oportunidades y recomendaciones:

- Utilizar este trabajo como iniciador de un proyecto a nivel público privado para un análisis integral del mercado ecuatoriano con el fin de identificar necesidades y desarrollar alternativas a la medida de dichas necesidades.
- Entender la necesidad de integrar a los diferentes actores desde los productores hasta los consumidores finales con el fin de desarrollar estrategias que potencien negocios saludables y sostenibles.
- Iniciar un análisis de las capacidades y alternativas de transporte en el Ecuador con el fin de potenciar el uso adecuado de los recursos disponibles, permitiendo un transporte más seguro y eficiente de los productos agrícolas.

Glosario

Cajas máster: Se trata de una caja “maestra” que contiene en su interior a una o varias cajas manteniéndolas agrupadas y protegidas.

Bultos: Volumen o tamaño de cualquier tipo de producto.

Pallet: Soporte o plataforma de tablas con el objetivo de apilar carga.

Agente de carga: Propone soluciones logísticas integrales entre sí acorde a las necesidades del cliente. Por ejemplo: contratación de transporte sea este marítimo, terrestre, aéreo o multimodal, entre otros servicios complementarios que pueda requerir el cliente como almacenaje, aduanas, entre otros.

Consolidadora: El Servicio Nacional de Aduana del Ecuador hace referencia que el consolidador de carga es un operador que transporta carga en forma agrupada, bajo su nombre y responsabilidad, distinta a uno o más consignatarios finales, debidamente autorizado por el Servicio Nacional de aduana del Ecuador.

Carga al granel: Se refiere a carga que se embarca sin empaquetar, ni embalar y se transporta en grandes cantidades,

Unitarizar: Agrupar varias unidades de carga para su buen manipuleo o transporte.

Desunatizar: Desagrupar carga que posteriormente se denominará carga suelta.

Multimodal: Cuando se emplea más de un método de transporte para movilizar la carga desde su origen hasta su destino.

Intermodal: Mueve unidades de carga unitarias, es decir, que se caracteriza por permitir transportar toda la mercadería en un contenedor.

Perecederos: Tipo de carga que tiene poco tiempo de utilidad o validez dentro de un periodo determinado de tiempo.

TEU: Un contenedor normalizado de 20 pies (6,1 m) de largo, igual a 1 TEU.

PCC: Recargo del canal de Panamá que se están incluyendo en las tarifas de flete marítimas a partir de enero 2024.

Referencias Bibliográficas

Agentes de carga. 2022. Tomado de: <https://www.diariodelexportador.com/2015/07/que-son-los-agentes-de-carga.html#>

Arias, F. (2006) El proyecto de investigación; introducción a la metodología científica. Caracas. 5ta Edición. Editorial Espítome.

Banco Central del Ecuador. 2022. Elaborado por: Subgerencia de Análisis e Información Código Nandina 0804-0807.

Banco Central del Ecuador. 2022. Estadísticas Balanza Comercial. Tomado de: <https://sintesis.bce.fin.ec/BOE/OpenDocument/2109181649/OpenDocument/open/doc/openDocument.faces?logonSuccessful=true&shareId=1>

Barnechea. María Mercedes, Estela González y María de la Luz Morgan. 1998. La producción de conocimientos en sistematización.

Bautista, N. (2011). Proceso de la investigación cualitativa, epistemología, metodología y aplicaciones, 2º. Ed. Bogotá: El Manual Moderno.

Cajas máter. 2022. Tomado de: <http://aduanasrevista.mx/glossary/caja-master/>

Carrasco, S. (2009; 2010; 2016). Metodología de la investigación científica. (1ª. ed.). San Marcos.

Carrasco, S. (2009; 2010; 2016). Metodología de la investigación científica. (1ª. ed.). San Marcos.

CEPAL, Los efectos del COVID-19 en el comercio internacional y la logística(2020).

Tomado de: <https://www.cepal.org/es/publicaciones/45877-efectos-covid-19-comercio-internacional-la-logistica>

Charaja, F. (2009). El mapic en la metodología de investigación. UNAP.

Comercio Mundial tras crisis de COVID 19 (2022). Tomado de:

<https://unctad.org/es/news/el-comercio-mundial-alcanza-su-nivel-mas-alto-tras-la-crisis-de-covid-19>

Comisión Económica para América Latina y El Caribe CEPAL (1996). Fomento de las exportaciones no tradicionales. Tomado de:

<https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/25161/LCmexL300.pdf?sequence=1>

Consecuencias conflicto bélico (2021). Tomado de:

<https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-60478253>

Consolidador y Desconsolidador. 2022. Tomado de:

<https://www.gob.ec/senae/tramites/autorizacion-operar-oce-consolidador-desconsolidadorcarga#:~:text=El%20consolidador%20de%20carga%20es,Naciona1%20de%20aduana%20del%20Ecuador.>

Economipedia (2022). Incoterms significado. Tomado de:

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

El comercio afectado por el conflicto (2022). Tomado de:

<https://news.un.org/es/story/2022/04/1507802>

ICONTAINERS 2022. Transporte intermodal y multimodal. 2022. Tomado de:

<https://www.icontainers.com/es/ayuda/transporte-intermodal-multimodal/>

Jara Oscar. 2001. Dilemas y desafíos de la sistematización de experiencias.

MAGAP. 2022. <http://www.agricultura.gob.ec/> [https://www.natursan.net/frutas-](https://www.natursan.net/frutas-tropicales-beneficios-y-propiedades/)

tropicales-beneficios-y-propiedades/ Universidad de Granada, España. Tomado de:

<https://hera.ugr.es/tesisugr/26116698.pdf>

Ministerio de Producción. 2022. Impacto Exportaciones EPS. Tomado de:

[https://www.produccion.gob.ec/wp-content/uploads/2020/12/Doc-completo-](https://www.produccion.gob.ec/wp-content/uploads/2020/12/Doc-completo-Impacto-Exportaciones-EPS.pdf#:~:text=En%20el%20caso%20particular%20de%20Ecuador%2C%20contrario%20a,Asimismo%2C%20se%20registr%C3%B3%20un%20incremento%20en%20volumen%20%28%2B5%2C00%25%29.)

Impacto-Exportaciones-

EPS.pdf#:~:text=En%20el%20caso%20particular%20de%20Ecuador%2C%20contrario%20a,Asimismo%2C%20se%20registr%C3%B3%20un%20incremento%20en%20volumen%20%28%2B5%2C00%25%29.

Ministro del exterior. 2020. Protocolo para exportación de pitahaya. Tomado de:

[http://logistica.produccion.gob.ec/wp-content/uploads/2019/05/PTLS-](http://logistica.produccion.gob.ec/wp-content/uploads/2019/05/PTLS-PITAHAYA-3.7_compressed-1.pdf)

PITAHAYA-3.7_compressed-1.pdf

Ñaupas, H., Mejía, E. Novoa, E. & Villagómez, A. (2013). Metodología de la investigación científica. (3ª ed.). UNMSM- CEPREDIM.

Organización Mundial de Comercio (2021). El comercio mundial listo para una recuperación sólida, aunque desigual, después de la pandemia de COVID-19.

https://www.wto.org/spanish/news_s/pres21_s/pr876_s.htm

PROCESO DE LA INVESTIGACIÓN CUALITATIVA; Epistemología, metodología y aplicaciones. Nelly Patricia Bautista, Ed. Manual Moderno, 2011, pp. 47-67.

Revista DIALNET. 2022. El papel del transporte en el crecimiento económico colombiano en la segunda mitad del XX. El transporte en la teoría económica del crecimiento. Tomado de: :file:///C:/

Users/User/Documents/material%20del%20phd/tema%201%20marco%20teorico%20e%20introduccion/Dialnet-ElPapelD
elTransporteEnElCrecimientoEconomicoColomb-4829052.pdf

Ríos, G. (2005). Investigación científica. Nuevo Mundo.

Sánchez, C. (15 de marzo de 2020). Índice o Tabla de Contenido. Normas APA (7ma edición). <https://normas-apa.org/estructura/indice-tabla-de-contenido/>.

Sánchez, H. & Reyes, C. (1984; 2017). Metodología y diseños en la investigación científica.

Servicio Nacional de Gestión de Riesgos y Emergencias. 2022. Protocolos y Manuales.

Tomado de: <https://www.gestionderiesgos.gob.ec/protocolos-y-manuales/>

Sistema de Información de comercio Exterior SICE. 2022. Tomado de:

http://www.sice.oas.org/services/spanish/sv_35a1.asp#4

Tipos de pallets. 2022. Tomado de: [https://www.ar-](https://www.ar-racking.com/cl/actualidad/blog/calidad-y-seguridad-3/tipos-de-pallets-y-caracteristicas)

[racking.com/cl/actualidad/blog/calidad-y-seguridad-3/tipos-de-pallets-y-caracteristicas](https://www.ar-racking.com/cl/actualidad/blog/calidad-y-seguridad-3/tipos-de-pallets-y-caracteristicas)

Transporte multimodal y su incidencia en la legislación ecuatoriana (2019), Sandra Pozo. Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí.

file:///C:/Users/munozk/Downloads/sandrapozo,+Gestor_a+de+la+revista,+ART2+2.pdf

Valderrama, 2017, p. 42. Nivel de una investigación.

Valderrama, S. (2017). Pasos para elaborar proyectos y tesis de investigación científica. San Marcos.

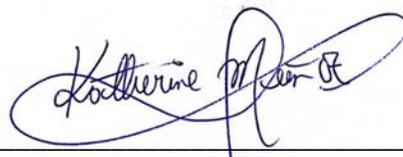
DECLARACIÓN Y AUTORIZACIÓN

Yo, Muñoz Bozada, Katherine Janeth, con C.C: # 0928432145 autor(a) del trabajo de titulación: “Desarrollo de soluciones de transporte multimodal como potenciador económico para la exportación de perecederos del Ecuador” previo a la obtención del grado de **MAGÍSTER 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 graduación 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 graduación, con el propósito de generar un repositorio que democratice la información, respetando las políticas de propiedad intelectual vigentes.

Guayaquil, 5 de septiembre de 2024



f. _____

Nombre: Muñoz Bozada, Katherine Janeth
C.C: 0928432145



REPOSITORIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA

FICHA DE REGISTRO DE TESIS/TRABAJO DE GRADUACIÓN

TÍTULO Y SUBTÍTULO:	Soluciones de Transporte Multimodal En Exportación De Perecederos Del Ecuador		
AUTORA	Katherine Janeth Muñoz Bozada		
REVISORA/TUTORA	Andrés Bolaños Riesen		
INSTITUCIÓN:	Universidad Católica de Santiago de Guayaquil		
UNIDAD/FACULTAD:	Sistema de Posgrado		
MAESTRÍA/ESPECIALIDAD:	Maestría en Negocios Internacionales		
GRADO OBTENIDO:	Magíster en Negocios Internacionales		
FECHA DE PUBLICACIÓN:	5-08-2024	No. DE PÁGINAS:	80
ÁREAS TEMÁTICAS:	Logística, Exportación		
PALABRAS CLAVES/ KEYWORDS:	logística, potenciador económico, perecederos, exportación, importación, COVID-19, conflicto bélico, materias primas, consumidores, fletes marítimos, fletes aéreos.		

RESUMEN/ABSTRACT

La industria logística está constituida por una serie de avances industriales y tecnológicos con el objetivo de comercializar productos para el abastecimiento industrial y local; y este proceso ha evolucionado a través de los años preservando la entrega de los productos en el lugar, tiempo, calidad, coste y tiempo debidamente pactados entre los distintos canales de distribución.

Pese a su evolución, sistematización de procesos, desarrollo de tecnologías y globalización no evitó que esta industria sea fuertemente afectada por la presencia del COVID-19 debido a cierre de grandes puertos marítimos, aeropuertos y cierres de fronteras afectando significativamente la industria logística como parte del comercio internacional y afectando la economía mundial pues mucha carga de exportación empezó a tener mayor control para su desaduanización en los distintos destinos del mundo.

Mucha carga de importación en puertos cerrados no podía ser retirada de las distintas terminales del mundo y esto ocasionó un cuello de botella en la disponibilidad de espacio y equipo (contenedores de 20 y 40 pies), consecuentemente la industria naviera debió costear esta falta de equipo y espacio con una subida en los precios de los fletes marítimos nunca antes visto en la historia mundial.

El incremento significativo de los fletes marítimos se volvía relativo ante la urgencia de cierta carga como vacunas, insumos médicos, carga perecible de consumo humano como frutas, vegetales que se hacían espacio para incluirse en los vuelos cargueros para destinos como Estados Unidos y Europa.

Cuando pensábamos que nos estábamos reactivando económicamente y aprendíamos a vivir con el COVID entre nosotros, se origina el conflicto bélico entre Rusia y Ucrania quienes eran importantes importadores de perecederos del mundo, entre estos encontramos la flor, el banano, camarón, entre otros.

. Por ejemplo: El Ecuador se vio tremendamente afectado por la exportación de banano hacia estos países, pero ha crecido la exportación de frutas exóticas como la granadilla, pitahaya, aguacate hacia otros destinos.

En el caso de la flor, se evidenció un paro en las exportaciones pues desde entonces hasta la actualidad los exportadores envían su carga vía aérea hasta Ámsterdam y posteriormente se moviliza desde el Aeropuerto de Ámsterdam-Schiphol hasta Rusia vía terrestre. Este es un claro ejemplo de cómo el transporte de mercancías multimodal puede suplir la demanda y potenciar la economía mundial.

El comercio exterior es tan variante y dinámico, que en la actualidad ya se ha reactivado la ruta a Rusia vía marítima mediante 2 navieras: MSC y Baltic Reefer, quienes tienen copado el mercado con fletes alrededor de los \$11.000. No obstante, mucha carga perecible sigue manejándose vía multimodal y los vuelos aéreos como alternativa para exportadores de flor y fruta.



ADJUNTO PDF:	<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO
CONTACTO CON AUTOR/ES:	Teléfono: +593-993894916	E-mail: katherinemunozb@hotmail.com
CONTACTO CON LA INSTITUCIÓN:	Nombre: María Teresa Alcívar Avilés	
	Teléfono: +593-4-3804600	
	E-mail: teresa.alcivar@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):		