



**Pontificia Universidad
Católica del Ecuador**
Seréis mis testigos

ESMERALDAS

ÁREA DE CIENCIA EMPRESARIALES

Carrera: Negocios Internacionales

Tema: Crisis de la cadena de suministro global y su
afectación para Ecuador

Previo al grado académico:

Licenciado de Negocios Internacionales

Línea de investigación:

Globalización (Acuerdos, tratados comerciales, integración,
política comercial y aduanera)

Nombre del autor: Ronny Samuel Vargas Cáceres

Nombre del asesor/a: Mgt. Mónica Vergara

Esmeraldas, 2023

TRIBUNAL DE GRADUACIÓN

Trabajo de tesis aprobado luego de haber dado cumplimiento a los requisitos exigidos por el reglamento de grado de la PUCESE previo a la obtención del título de LICENCIADO EN NEGOCIOS INTERNACIONALES.

Lector 1

Mgt. Francisco Mila

Lector 2

Mgt. Andrea Dueñas

Directora del Área de Ciencias Empresariales

Mgt. Cristina Mendoza

Directora de Tesis

Mgt. Mónica Vergara Toro

Esmeraldas, 2023

AUTORIA

Yo, VARGAS CÁCERES RONNY SAMUEL, portador de la cédula de ciudadanía N.º 1501237596, declaro ser el autor de la presente investigación, que lleva por título “Crisis de la Cadena de Suministro Global y su Afectación para Ecuador”, siendo esta original, auténtica y personal.

El contenido de esta investigación es de exclusiva responsabilidad legal y académica del autor y la PUCESE.

Vargas Cáceres Ronny Samuel

C.I.: 1501237596

AGRADECIMIENTO

En primer lugar, agradezco a Dios que me dio la oportunidad de estudiar una carrera universitaria en una excelente universidad de formación académica, en segundo lugar, agradezco a mi amada madre Olga Marina Cáceres Castillo y a mi amado padre Pablo Aristóteles Vargas Castró, quiénes fueron los pilares fundamentales para cumplir con el objetivo de graduarme y ser un profesional lleno de valores, principios, conocimiento para contribuir de manera positiva a la sociedad.

Agradezco a la Pontificia Universidad Católica Sede Esmeraldas por haberme aceptado ser parte de ella y abrirme las puertas para poder estudiar mi carrera, así como también a mi tutor, magíster Francisco Mila Carvajal, a mi docente magíster Andrea Dueñas Mendoza y a los diferentes docentes que brindaron sus conocimientos y su apoyo para seguir adelante día a día durante todos los niveles de la carrera.

Agradezco también a mi asesora de tesis, magíster Mónica Vergara por haberme brindado la oportunidad de recurrir a su capacidad y conocimiento científico, así mismo, por haber tenido toda la paciencia del mundo para guiarme durante el desarrollo de mi tesis.

Para finalizar, agradezco a Orlando Eslao Vite, Karolina Quingaguano Amador y a todos los que fueron mis compañeros de clase y de carrera durante todos los niveles de universidad, ya que, gracias al compañerismo, amistad, apoyo moral han aportado en un alto porcentaje a mis ganas de seguir adelante en mi carrera profesional.

DEDICATORIA

Dedico esta tesis a Dios y a mis padres, Pablo Aristóteles Vargas Castro y Olga Marina Cáceres Castillo que siempre me apoyaron incondicionalmente en la parte moral, con sus oraciones, sus palabras de aliento, su apoyo económico y emocional para poder llegar a ser un profesional dentro del marco educativo de la república del Ecuador.

A mis compañeros y amigos presentes y pasados quiénes sin esperar nada a cambio compartieron su tiempo, conocimiento, alegrías y tristezas y a todas aquellas personas que durante todos los años dentro y fuera de la universidad estuvieron a mi lado apoyándome y lograron que este sueño se haga realidad.

Gracias a Todos.

Contenido

TRIBUNAL DE GRADUACIÓN	II
AUTORIA.....	II
AGRADECIMIENTO	III
DEDICATORIA	IV
Planteamiento del Estudio	1
Descripción del Problema a Estudiar	1
Justificación del Estudio	2
Delimitación de Objetivos.....	3
<i>Objetivo general</i>	3
<i>Objetivos específicos</i>	3
1 CAPÍTULO I. Marco Teórico	4
1.1 Bases Conceptuales.....	4
1.2 Antecedentes	7
1.3 Marco legal.....	10
2 CAPÍTULO II. Marco Metodológico.....	12
2.1 Método	12
2.2 Enfoque	12
2.3 Alcance.....	12
2.4 Tipo	12
2.5 Población y muestra	13
3 CAPÍTULO 3. Resultados y Discusión.....	14

3.1	Reporte de datos	14
3.2	Discusión.....	33
4	CAPÍTULO IV. Conclusiones y Recomendaciones	36
4.1	Conclusiones	36
4.2	Recomendaciones.....	38
	Bibliografía	39
	Anexos.....	42
	Anexo 1	42
	Anexo 2	43
	Anexo 3	44
	Anexo 4	45

Índice de Tablas

Tabla 1. Contenedores llenos movilizados por las zonas portuarias del Ecuador en la importación.	15
Tabla 2. Contenedores Llenos Movilizados en las Zonas Portuarias del Ecuador en la Exportación.	18
Tabla 3. Contenedores vacíos movilizados en las zonas portuarias más importantes del Ecuador en la importación.	21
Tabla 4. Contenedores Vacíos Movilizados en las Zonas Portuarias más Importantes del Ecuador en la Exportación.	23
Tabla 5. Numero de naves de tráfico internacional arribados en las zonas portuarias del Ecuador.....	26
Tabla 6. Incremento de los fletes marítimos a partir del COVID 19 en el Ecuador.....	28
Tabla 7. Total, de exportaciones por las zonas portuarias más importantes del Ecuador.....	30

Índice de Figuras

Figura 1. Contenedores Llenos Destinados a la Importación	16
Figura 2. Exportación por Contenedor.....	19
Figura 3. Contenedores Vacíos Importación	22
Figura 4. Contenedores Vacíos Exportación	24
Figura 5. Número de Naves Tráfico Internacional	27
Figura 6. Precios de los Fletes Marítimos.....	29
Figura 7. Total, de Exportaciones	31

Glosario

APG:	Autoridad Portuaria de Guayaquil, puerto comercial estatal
APM:	Autoridad Portuaria de Manta, puerto comercial estatal
APE:	Autoridad Portuaria de Esmeraldas, puerto comercial estatal
APPB:	Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, puerto comercial estatal
TPH:	Terminales Portuarios Habilitados
SUIMBA:	Superintendencia del Terminal Petrolero de Balao
SUINSA:	Superintendencia del Terminal Petrolero de El Salitral
SUINLI:	Superintendencia del terminal Petrolero de La Libertad
TEUS:	Unidad equivalente a un contenedor de 20 pies

Resumen

El trabajo de investigación tiene el propósito fundamental de analizar el impacto de la crisis en la cadena de suministro global a partir del COVID 19, siendo el problema central dentro de la actividad económica de los sectores exportadores que mueven la economía del Ecuador, por medio del método de investigación deductivo con un enfoque mixto, mediante revisión documental del boletín estadístico portuario y transporte marítimo, “PROECUADOR” inestabilidad de comercio y transporte a partir del 2018 al 2021. Del análisis realizado en la actividad portuaria del Ecuador a causa del COVID 19 y la crisis de la cadena de suministro se establece que, durante los años 2020 y 2021 se registró un declive de carga contenerizada con respecto a los dos años previos de la pandemia. De modo que, las cuatro principales zonas portuarias disminuyeron sus actividades comerciales. Además, provocó una disminución en las exportaciones de mercaderías, aumento en el número de contenedores vacíos, siendo así Autoridad Portuaria de Esmeraldas (APE) el puerto más afectado por esta modalidad comercial. Otro punto para considerar es el incremento de los precios de los fletes. La demanda de contenedores provocó que su precio se eleve de manera exponencial. De la misma forma se provocó desabastecimiento de productos nacionales y aumento considerable del precio del consumidor final.

En su actividad económica, se delimitó que el Ecuador al ser un país exportador de materias primas, durante la pandemia del COVID 19 las barreras sanitarias impidieron la libre movilización de los productos agrícolas, dejando la producción inestable afectando la economía interna y provocando un estancamiento comercial. Por lo cual su balanza exportadora se redujo un 25.7% para el 2021.

Palabras Claves: Cadena de suministro global, COVID 19, Cadena Logística, Crisis Sanitaria.

Abstract

The piece of research has the fundamental intention of analyzing the impact of the crisis in the global supply chain since the Covid 19 pandemic concerning the main problem within the economic activity of the export sectors, which drive the economy of Ecuador. The deductive method of research with a mixed emphasis through a documentary review of the statistical report of the port and sea transport “PROEcuador” shows a lack of stability in trade and transportation from 2018 until 2021. The realized analysis concerning the port activity of Ecuador due to Covid 19 and the crisis of the supply chain shows the report of the decline of freight during the years 2020 and 2021 (the years of the pandemic). Equally it led to the shortage of national supplies and an increase of the price for the end consumer. The economic activity of the export country Ecuador with its raw materials got limited during the Covid 19 pandemic because the sanitary barriers prevented free mobilization of agricultural products, affecting the inner economy by instable production leading to commercial stagnation. The consequence is a decrease of 25,7% in the exportation balance in 2021.

Palabras Claves: Cadena de suministro global, COVID 19, Cadena Logística, Crisis Sanitaria.

Planteamiento del Estudio

Descripción del Problema a Estudiar

Las relaciones de comercio internacional tienen diferentes procesos, los cuales son manejados minuciosamente para prevenir y evitar el estancamiento del comercio. Debido a factores impredecibles, las relaciones comerciales de los países pueden verse afectadas. Según la Real Academia Española (2017) crisis situación crítica y decisiva en la que se produce un cambio que pone en riesgo el desarrollo de un proceso o una actividad.

Uno de los factores más relevantes en la actividad comercial es la cadena global de suministros. Según la Organización Internacional del Trabajo (2018) define como cadena global de suministro, el conjunto de actividades necesarias para la entrega de bienes o servicios para realizar la venta al consumidor final.

Por otra parte, Ecuador y su comercio internacional, depende de las potencias económicas mundiales. Así, si las cadenas de suministro de estos países están en crisis, las consecuencias probablemente serán muy notorias para las actividades comerciales de Ecuador.

La irrupción del COVID – 19 que afectó al mundo durante el 2020 provocó que exista un estancamiento del comercio mundial, la propagación del virus incidió en todo pronóstico comercial y las medidas adoptadas por los gobiernos tuvieron repercusiones en las economías internas. La pandemia trajo consigo un incremento de precios excesivos en el transporte en el comercio internacional. Las compañías que dependen del comercio internacional se encuentran ante una escasez de contenedores marítimos para el transporte de materias primas y productos terminados, lo que ha derivado en una subida de los costes de los fletes, también ha acentuado el problema de la escasez de camioneros lo que ha provocado un estancamiento comercial en los puertos marítimos de modo que, la distribución de los productos hacia el consumidor final tuvo un declive.

Según los últimos datos reflejados en el World Container Index (WCI), la última semana, aunque se mantiene un 299 % más alto que hace un año. Así, tras 22 semanas consecutivas creciendo, el último precio recogido por Drewry para un contenedor de 40 pies es de 10.377 dólares (8.836,90 euros), aunque la consultora ha señalado que las tarifas medias del transporte marítimo de contenedores se sitúan en los 6.888 dólares (5.865 euros), unos 4.492 dólares (3.825 euros) más que el promedio de los últimos cinco años. (Cimatización y Confort , 2021)

La pandemia como tal, fue la causa principal del estancamiento de la cadena de suministro global, por lo que, conllevó a un colapso general del comercio internacional, dejando un déficit en descenso y con pocas medias de recuperación por su inestabilidad.

Por tanto, la pregunta a investigar es:

¿Qué repercusiones ha tenido la crisis de la cadena global de suministros en las actividades comerciales del Ecuador en el periodo 2020-2021?

Justificación del Estudio

El fin de esta investigación, es analizar el efecto que tuvo la crisis de la cadena de suministro global en el Ecuador debido a la pandemia del COVID 19, resulta de total interés conocer cuáles son los sectores más afectados en el país. Por lo que, se analizara la importancia de la cadena de suministro en las actividades comerciales del país, Teniendo en cuenta la búsqueda de variables que permita el flujo de información en toda la cadena de abastecimiento.

Del mismo modo, con la investigación se busca proporcionar información que será eficiente a la comunidad educativa, para entender la problemática interna del país a raíz de un evento coyuntural que detuvo la actividad económica a nivel mundial y afecto a todo proceso comercial.

Delimitación de Objetivos

Objetivo general

Analizar qué efecto tuvo la Crisis de la Cadena de Suministro Global en el Ecuador durante el periodo 2020 – 2021.

Objetivos específicos

- Estimar el impacto de la escasez de contenedores, debido al COVID 19 en las zonas portuarias del Ecuador.
- Contrastar el impacto de los costes en los fletes, en las zonas primarias del país debido al COVID 19.
- Identificar variaciones en la actividad comercial del Ecuador en las exportaciones como consecuencia de la crisis de la cadena de suministro.

CAPÍTULO I. Marco Teórico

1.1 Bases Conceptuales

Costos de Transacción Especificidad del Activo Especificidad del Contrato Racionalidad Limitada Principio/Agentes Monitoreo Oportunismo Riesgo Moral

A partir de un evento coyuntural se desestabiliza la actividad comercial, existen incertidumbre en las negociaciones y las ventas disminuyen de manera porcentual, por lo cual, las empresas se adaptan a la crisis, del mismo modo, optan por comprar y vender financiando su producto o servicio. Esto hace que los contratos se desvinculen y los acuerdos y tarifas de negociación sean accesibles como soporte del riesgo económico, de modo que, la actividad comercial continúe con su proceso de abastecimiento y no se detenga la producción económica.

Los costos de transacción son importantes en la cadena logística para la reducción de precios por parte de los exportadores en las transacciones transfronterizas para aumentar la capacidad de venta. En el ámbito de los procesos de gestión, se analiza las implicaciones en los acuerdos contractuales para influir de manera directa en la actividad operacional de la administración, materia prima y componentes, así como productos procesados destinados para la venta, su empaque y distribución eficiente a los clientes.

La teoría de costes de transacción, como su nombre lo indica, busca identificar cuáles son las fuentes de los costes de las transacciones, es decir; las características y las dimensiones que tiene una transacción intentando encontrar aquellas transacciones o procesos que pueden hacer que éstas se vuelvan problemáticas con el fin de encontrar la manera más eficiente de economizar dichos costes (Parra, 2020)

Se puede decir también que los costos de transacción ayudan a minimizar la responsabilidad logística en estado de emergencia, mismo que al abarcar la capacidad de sostenibilidad en los

procesos operativos, da apertura a gestionar actividades sistemáticas en las áreas principales de las zonas portuarias.

La TCT, nacen del poco poder explicativo de la teoría neoclásica la cual concibe a la empresa en términos tecnológicos, como una función de producción que convierte factores de producción en productos con el fin de maximizar los beneficios o como “cajas negras”. (Lopez, 2016)

- Incorporación a largo plazo de estrategias para la adaptación global.

La crisis económica siempre estará presente de distintas formas en la actividad comercial, por lo cual existen estrategias operativas que permiten adaptarse. De modo que, se adhieren los agentes de monitoreo quienes son encargados de visualizar el campo comercial de las empresas a la actividad económica del país y en entorno global.

Este proceso se conoce como “Monitoreo Operacional”, el cual se encarga de evaluar cada aspecto interno y externo que afecta a la empresa, así mismo, da soluciones para formar estrategias a largo plazo, a su vez dirigir su actividad económica a otro sector comercial.

Logística Internacional

La logística es indispensable para el desarrollo de la organización de una empresa, principalmente dirigido a la satisfacción del cliente, con calidad requerida, costos bajos, tiempo demandado, capacidad, cantidad y lugar específico.

“Proceso de gerenciar estratégicamente la adquisición, el movimiento y almacenamiento de productos, así como el flujo de información asociado desde nuestros proveedores, a través de la compañía, hasta los usuarios finales” (Bowersox, 2012)

Se puede decir también que la logística tiene dependencia de la comercialización de productos y servicios con la importancia de optimizar el rol completo de la administración de las empresas, a su vez ser eficientes para las microempresas.

Logística de comercio Internacional

Es el estudio complementado que determina, analiza y gestiona los flujos de materiales, la producción y la distribución con las fuentes de información, tiene la finalidad de adecuar la oferta para optimizar la demanda del mercado de condiciones eficientes de calidad. La logística complementa cada una de las operaciones, a su vez conservar una actividad colectiva y beneficiosa desde la programación y ejecución de la compra hasta el servicio post-venta del producto o servicio destinado a la comercialización.

Dependencia de recursos Autonomía Reducción de la incertidumbre

La teoría de dependencia de recursos tiene como principio básico y fundamental que la organización debe tener la capacidad de obtener los recursos del entorno (bienes tangibles e intangibles), puesto que no cuenta con las condiciones y los factores suficientes para generar dentro de sí todo lo que se necesita para sobrevivir.

“Las organizaciones están externamente restringidas por el entorno, pero presta una mayor atención que aquella a los procesos políticos de toma de decisiones, así como a la idea de que las organizaciones procuran manejar o adaptarse estratégicamente a sus entornos de manera activa” (Juridica, 2015)

En las relaciones comerciales la dependencia de los recursos es fundamental, ya que, ningún país es auto suficiente para contar con toda la materia prima o maquinaria requerida. Por la cual priorizan abstraer recursos de otras partes para tener como resultado un producto terminado destinado para la exportación.

La cadena logística en todo alcance global se vincula con la actividad comercial, misma que se atribuye como proceso organizacional de interconexión, partiendo la materia prima para profundizar sobre las opciones que tiene empresa para adherirse al entorno, con el objetivo de minimizar su fuerte dependencia de los recursos que estos generan.

- Las organizaciones ganan poder de negociación cuando controlan los recursos, y esto afecta la decisión de hacer/comprar/aliarse.

Las dependencias en la cadena de suministro global surgen cuando las empresas no tienen resultados alternativos o no tienen un alto nivel de compromiso con los resultados en juego. La cadena de suministro en el ámbito comercial forja un proceso permanente en la distribución de recursos, por lo cual, canalizan de forma eficiente el abastecimiento productivo de los sectores compradores, dándoles ventaja ante la competencia y abarcando su sector comercial. Debido a ello, las PYMES buscan desarrollar su producción con el objetivo de aliarse o crecer en el mercado, motivo por el cual, existe un sistema monopolio que fija comprar acciones permanentes de las empresas vulnerables y continuar capacidad de liderazgo en el mercado.

1.2 Antecedentes

Según Beatriz Tovar (2021) existe una gran importancia de Asia en la comercialización de mercadería por contenedores. Tovar mencionó que, entre los 20 puertos más importantes del mundo 10 de ellos pertenecen a China, lo que evidencia que el país tiene un papel preponderante en el comercio mundial de contenedores.

Tovar mencionó que a partir del cierre de las fronteras asiáticas se generó una ruptura de la cadena de suministro mundial, razón por la cual empresas exportadoras tuvieron un estancamiento de producción ante la demanda de los países compradores.

El precio de los costes y fletes tuvieron un alza exponencial a nivel mundial para transportar los contenedores en periodos determinados, parte el alza de precios en el puerto de Shanghái que existió en todas las rutas comerciales.

La falta de capacidad portuaria y las irregularidades hacen que los dueños de carga aseguren la mercadería en vista a las demoras de los fletes. Por otro lado, el retorno de los contenedores vacíos de muestran una gran pérdida ante las empresas navieras.

Por otro lado, Stefan Schaltegger (2020) realizó una investigación sobre las experiencias del sector médico (salud) con el COVID 19 y la cadena global de suministro. Schaltegger (2020) menciona que, la cadena de suministro global emerge en muchos escenarios, el cierre de la economía de los EE. UU repercute en los países de América latina. Ecuador, al ser un país dependiente de las economías externas se vuelve vulnerable a eventos que se presenten en el comercio mundial, ya que, gran parte de la economía ecuatoriana se basa en la venta del crudo de petróleo y otras exportaciones, por ello, hace de su cadena de suministro sea un riesgo continuo si se detiene la actividad para las relaciones de comercio internacional.

Schanltengger también menciona que, las políticas económicas en las naciones de desarrollo y los países de origen, tiene como objetivo introducir regulaciones que ayuden a las instituciones a buscar soluciones resilientes de los modelos de negocios, la gestión de la cadena de suministro en las relaciones comerciales.

Por otro lado, Luis Fonseca (2021) realizó una investigación sobre los resultados del COVID 19 para las cadenas de suministro globales. Fonseca a través del artículo analiza los posibles impactos del coronavirus en las cadenas de suministros globales, por lo que, se analiza algunos escenarios post-COVID-19 donde las empresas presentan resiliencia de sus operaciones en el ámbito comercial para la búsqueda mejoras en los procesos de abastecimiento ante una crisis con el fin de minimizar riesgos en su actividad comercial dentro y fuera del país.

Por otro lado, Fonseca menciona que, las relaciones transfronterizas complementan la actividad comercial, las empresas pueden cumplir la oferta y la demanda al involucrarse en las relaciones internacionales.

Siguiendo estos conceptos iniciales, Chopra y Meindl (2007) afirman que “una cadena de suministro debe cumplir con todos los requerimientos, de modo que, se cumpla la solicitud del cliente” (p. 27).

Según Oscar Malca (2021), Sudamérica representa en mayor capacidad áreas portuarias ante el Caribe, liderado por Brasil. En las actividades portuarias de América Latina y el Caribe 2019, Panamá cuenta con un movimiento de contenedores de gran importancia. Ecuador y el puerto de Guayaquil en el periodo 2018-2019 arrojaron datos negativos lo que involucra retos en las actividades portuarias.

Las empresas de América latina estas compuestas mayormente por pymes a nivel mundial, motivo por el cual, las empresas resilientes tienen mayor capacidad para poder enfrentar las crisis, Malca afirma, que la capacidad gerencial de relacionamiento tiene un alto impacto en el desempeño exportador de las empresas lo que significa saber interactuar con el importador, los proveedores y buen proceso de gestión.

Antonio Domínguez (2021) explica la importancia de las empresas navieras y el sustento de los puertos en la escasez de los productos.

Domínguez explica que, se pueda impulsar aquellos sectores vulnerables con la finalidad de a ser frente a la pandemia dándole valor a la producción nacional del Ecuador.

Según la CEPAL (2020) la crisis provocada por el COVID 19 tiene diferentes variaciones respecto a distintos fenómenos:

- Condiciones adversas preexistentes
- Alcance de los efectos
- Velocidad del impacto
- Intensidad

El artículo de la CEPAL recoge datos comparativos a los fenómenos que han sido determinantes en las crisis globales de suministros en América latina y el Caribe

Define que una balanza comercial uniforme no determina un resultado favorable, puede ser afectado el sector industrial debido a la caída de importaciones, la caída de consumo de bienes relacionados al cierre de fronteras dificulta la recuperación económica, la industria nacional pasa por una ralentización de las actividades comerciales internas. Si bien la recuperación de ciertos países, estabilizaron en parte la cadena de suministro siendo principales exportadores de insumos médicos productos terminados y materia prima siendo principales exportadores de insumos médicos productos terminados y materia prima.

Según Luis Rodríguez (2021) analiza de qué manera el transporte marítimo afecto a la cadena de suministro. Parte de una problemática de transporte y se convierte en un tema de costes y fletes. Parte de los puertos internacionales y el cierre de estos, las restricciones por el tema del COVID 19, la ralentización que involucra más tiempo más dinero y la falta de la oferta y la demanda.

1.3 Marco legal

Acorde a las variables desarrolladas en el marco teórico sobre esta investigación, se hace referencia a los costos de transacción, logística internacional, dependencia de recursos, la distribución del comercio internacional, modelos logísticos y cadena de suministros, los cuales se incorporan de manera directamente con el marco legal.

El marco legal es la recopilación de leyes y normativas que ayudan al proceso de esta investigación, teniendo en cuenta que tienen interconexión con las variables y el objetivo principal del estudio. Por lo cual, cada aspecto jurídico será descrito por las normativas respectivas de la Ley de Comercio Exterior, Código Orgánico de la Producción y Norma Suprema Comercio e Inversiones.

Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones

El Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones cuenta con normas que nutren este estudio dentro del marco legal para el flujo de variables dirigida a la investigación pertinente.

El Art.72 literal c); e) y, q) del COPCI, da apertura al Comité de Comercio Exterior (COMEX): “Crear, modificar o suprimir las tarifas arancelarias”; Regular, facilitar o restringir la exportación, importación, en los casos previstos en este Código y en los acuerdos internacionales debidamente ratificados por el Estado ecuatoriano y diferir , de manera temporal, la aplicación de las tarifas arancelarias generales, o por sectores específicos de la economía, según convenga a la producción nacional o las necesidades económicas del Estado (Escobar Bernita & Saraguro Cun, 2020)

Según el **Art. 1** de la ley de Comercio Exterior e Inversiones (“LEXI”), tiene por la finalidad normar y promover el comercio exterior y optimizar la competitividad de la producción nacional, brindar el uso eficiente de los recursos del País y propender a su desarrollo sostenible, incorporar la economía con la internacional y contribuir al surgimiento del bienestar de la población.

Según el **Art. 3** literal b); c), g) de la ley de Comercio Exterior e Inversiones (“LEXI”), Tiene la finalidad de atribuir la expansión del comercio internacional, optimizando la capacidad productora de los sectores más importantes del país en el crecimiento de las exportaciones e inversiones al extranjero, incentivos a la inversión directa, acuerdos comerciales que benefician a los sectores exportadores, acuerdos bilaterales que faciliten las interconexiones externas del país al surgimiento de la producción nacional.

CAPÍTULO II. Marco Metodológico

2.1 Método

Se utilizó el método de investigación deductivo e inductivo, donde se buscó analizar de manera sistemática aspectos macroeconómicos, miso económicos y microeconómicos, de modo que, aquellas variables que han sido motivo principal para exista una crisis en la cadena de suministro global y su efecto para el Ecuador se puedan identificar y analizarlas en el comportamiento comercial del país y sus sectores económicos.

2.2 Enfoque

Por medio del enfoque mixto se buscó recolectar datos estadísticos de la cadena de suministro global y su efecto en el Ecuador a causa de la pandemia del COVID 19, donde se hizo una comparación de ingresos y egresos de sectores económicos del país del periodo 2018 – 2019 al 2020 - 2021. Por medio del enfoque cualitativo se describió los sectores económicos que tuvieron una mayor variación en las actividades comerciales del país. El flujo de información se dio por medio de revisión documental que permitió responder las dudas de la investigación.

2.3 Alcance

Por medio del alcance exploratorio, se trató de entender el impacto de un evento coyuntural, como es el caso de la crisis de la cadena de suministros, en el desarrollo de las actividades comerciales del Ecuador.

2.4 Tipo

El tipo de investigación no experimental me permite entender el contexto de un fenómeno que se muestra agresivamente a causa de la pandemia del COVID 19, dicho evento produce un

estancamiento comercial a nivel global, por ende, existen variables que se dan de forma natural como efecto rebote hacia los sectores comerciales, de modo que, sus variables fueron analizadas para abstraer datos importantes, al ser un evento coyuntural se analizó todos sus efectos pertinentes, por lo tanto, aquellos datos recolectados serán de beneficio para el proyecto de investigación.

2.5 Población y muestra

Se trata de una revisión documental de la actividad portuaria en el Ecuador y su efecto ante la crisis de la cadena de suministro.

Para el aspecto cuantitativo, se tomó en cuenta datos estadísticos del año 2018 – 2019, a su vez, se analizó el déficit que tuvo a raíz del COVID 19 en el año 2020 - 2021. Dichos datos serán recogidos a través sitios web que permitan el flujo de información segura para las zonas portuarias y los sectores económicos del Ecuador.

El instrumento de la investigación se llevó acabo en la recolección de datos estadísticos arrojados en el periodo de los cuatro años tomados en cuenta como punto de comparación para la respectiva investigación, de modo que, el flujo de cada una de las variables es procedente al proceso de investigación documental .

CAPÍTULO III. Resultados y Discusión

3.1 Reporte de datos

Impacto de la escasez de contenedores, debido al COVID 19 en las zonas portuarias del Ecuador.

Dentro de la actividad comercial se encuentran 2 factores fundamentales que es la importación y la exportación, mismo que están encargados de fluctuar de manera distributiva aquellos productos que carece un país y aquellas mercancías que salen de un entorno geográfico hacia una nación para ser comercializados. De modo que, abastece y fortalece el mercado interno y externo.

En la economía la importación es el traslado de bienes y servicios del extranjero. Primordialmente esta actividad depende de dos agentes, el que requiere el producto o servicio y el que lo brinda o lo fabrica. (Mones, 2020)

Por lo cual, se analizó el ingreso de mercancías por medio de contenedores de las zonas portuarias a nivel país, misma que son de gran importancia para la comercialización de productos destinados para la venta tanto el sector textil, industrial, tecnología, ropa, medicinas, piezas de vehículos entre otros productos que priorizan la comercialización en el mercado ecuatoriano.

- **Contenedores Llenos Movilizados En El Sistema Portuario Nacional Del 2018 – 2021.**

Tabla 1.

Contenedores llenos movilizados por las zonas portuarias del Ecuador en la importación.

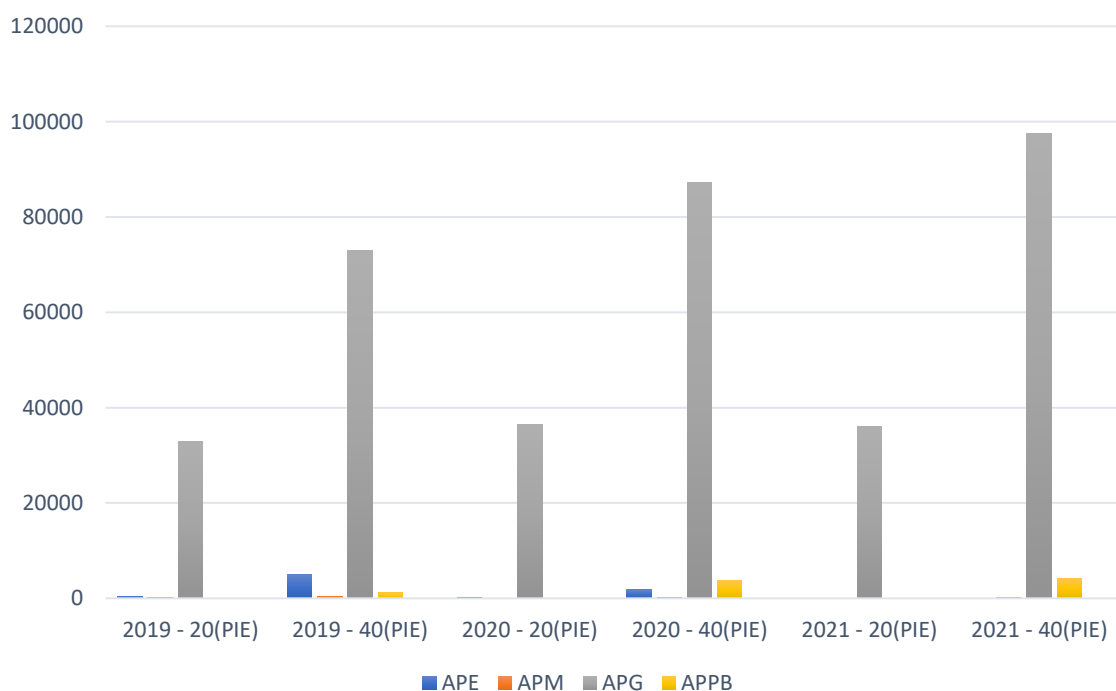
Tamaño de contenedor	APE	APM	APG	APPB	TPH	Total, Importación	% Importación	Total, importación TEUS
2018 20(PIE)	577	0	30538	0	73109	104224	9%	0
2018 40(PIE)	8344	0	62117	514	130786	201761	17%	0
2019 20(PIE)	370	114	32799	4	64920	98207	8%	0
2019 40(PIE)	4942	328	72966	1185	122467	201888	17%	0
2020 20(PIE)	126	17	36434	11	51380	87968	7%	0
2020 40(PIE)	1850	117	87248	3642	102796	195653	16%	479274
2021 20(PIE)	0	20	36107	16	54566	90729	7%	0
2021 40(PIE)	0	195	97592	4219	131102	233108	19%	556925
Total	16209	791	455801	9591	731126	1213538	100%	1036199

Fuente: Boletín Portuario de Transporte Marítimo – Ministerio de Transporte y Obras Públicas, Secretaría de Puertos.

En la tabla 2 se puede apreciar el número de contenedores que ingresaron en el país con mercadería en las diferentes zonas portuarias a nivel nacional. Se puede destacar de manera evidente que en el tamaño de contenedor que tuvo más intervención al ingresar al país es de, 40 (PIE) con más del 65% en movilización de productos dentro del periodo 2018 al 2021. Lo que sugiere a mayor volumen de mercancías el precio de carga a contenedor disminuye, lo cual hace que su apreciación se mayor que el contenedor de 20 (PIE).

Figura 1.

Contenedores Llenos Destinados a la Importación



Fuente: Boletín Portuario de Transporte Marítimo – Ministerio de Transporte y Obras Públicas, Secretaría de Puertos.

Por otro lado, se puede destacar que Autoridad Portuaria de Guayaquil (APG), en el ingreso de contenedores de 20(PIE) del 2018 al 2020 tenía un promedio de incremento

de casi 2000 contenedores por año. De la misma manera los contenedores de 40(PIE) tuvieron un promedio de 1250 contenedores del 2018 al 2021. Es decir que, al ser el puerto comercial más importante a nivel nacional las navieras dirigen su actividad comercial a su zona portuaria.

Según la gráfica Autoridad Portuaria de Manta (APM), en el 2018 no tuvo ningún tipo de movimiento productivo por dicho medio comercial y a partir de ello, durante los 3 siguientes años ingresaron 791 contenedores, teniendo un pequeño movimiento operativo a pesar de la pandemia. Por otro lado, se puede destacar que Autoridad Portuaria de Esmeraldas (APE), a causa del COVID 19 en el 2021 no tuvo ningún tipo de carga contenerizada siendo el puerto más afectado dentro de esta modalidad comercial.

Entre los productos más destacados de importación se encuentra en trigo, aceites y grasas. Por otro lado “APE” que durante sus 4 periodos anuales tuvo más actividad zona puerto, durante el año 2021 tampoco tuvo movimiento comercial y a partir de ello se mantiene importando, PETCOKE (Carbón mineral), automóviles y maquinaria.

Al igual que se analizó toda la carga de importaciones, se analizará también la carga de exportaciones por medio de contenedores de las zonas portuarias del país. Para la obtención de los datos se realizó una investigación documental en las páginas oficiales del estado. En los periodos anuales del 2018 al 2021, mismos que fueron ubicados en la tabla 2.

Tabla 2.*Contenedores Llenos Movilizados en las Zonas Portuarias del Ecuador en la Exportación.*

Tamaño de contenedores	APE	APM	APG	APPB	TPH	Total, Importación	% Importación	Total, importación TEUS
2018 20(PIE)	10	20	7488	5	33227	40750	2%	0
2018 40(PIE)	196	0	144867	23652	201321	370036	20%	1288568
2019 20(PIE)	0	829	14438	212	32157	47636	3%	0
2019 40(PIES)	76	1097	160658	35450	192630	389911	21%	0
2020 20(PIE)	1	1685	15174	675	26897	44432	2%	0
2020 40(PIE)	19	1501	193836	44733	184420	424509	23%	1372724
2021 20(PIE)	0	1545	21964	607	29267	53383	3%	0
2021 40(PIE)	0	1463	219555	44963	200954	466935	25%	1544178
Total	302	8140	777980	150297	900873	1837592	100%	4205470

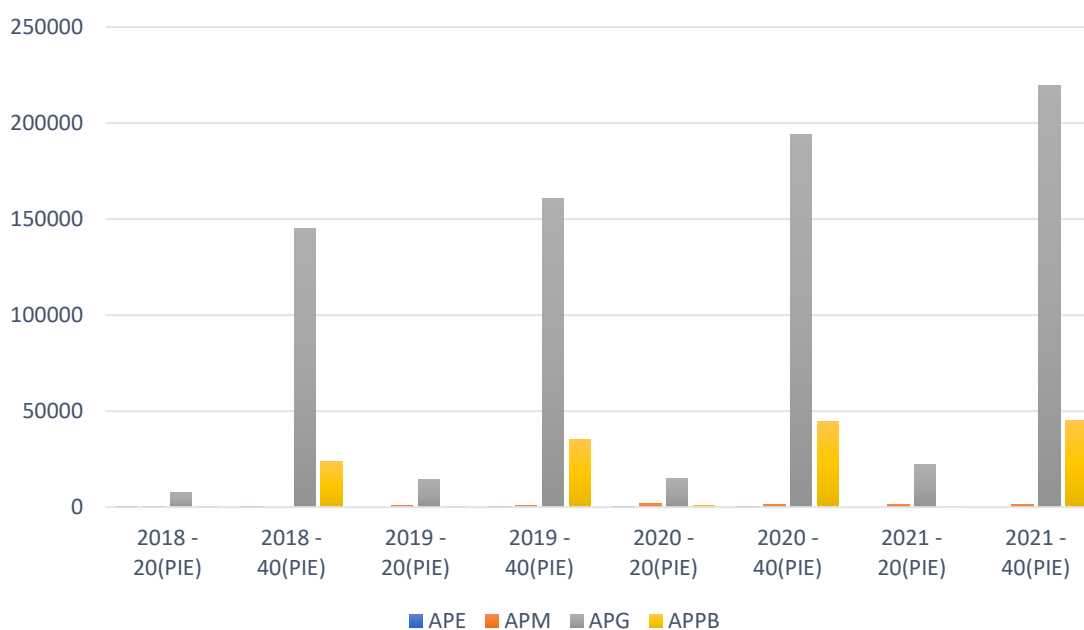
Fuente: Boletín Portuario de Transporte Marítimo – Ministerio de Transporte y Obras Públicas, Secretaría de Puertos.

En el total de exportaciones se puede analizar que APE (Autoridad Portuaria de Esmeraldas, en el año 2021 no tuvo salida de mercadería por medio de contenedores a consecuencia de la pandemia, de modo que durante los cuatros periodos analizados en la investigación, fue el puerto con menor actividad comercial,

Se analizó también que APM (Autoridad Portuaria de Manta) en variación a los periodos anuales (2018 al 2021), tuvo un pequeño declive y a su vez un alza entre el 2019 al 2021. Entre sus principales clientes se encuentra (TECOPESCA C. A – MARBELIZE S. APROMOPESCA), que básicamente su fuente principal de exportación son los productos del mar.

Figura 2.

Exportación por Contenedor



Fuente: Boletín Portuario de Transporte Marítimo – Ministerio de Transporte y Obras Públicas, Secretaría de Puertos.

Según el análisis de la gráfica se puede apreciar que el APG (Autoridad Portuaria de Guayaquil y APPB (Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, son los principales puertos

exportadores del país, en comparación a TPH (Terminales Portuarios Habilitados, APE (Autoridad Portuaria de Esmeraldas), APM Autoridad Portuaria de Manta, superan con 1.8% en su actividad comercial. Además, se puede destacar, que su apreciación para llevar la carga va inclinada a los contenedores de 20(PIE) con un crecimiento exponencial por parte de los 2 puertos principales del Ecuador.

Por otro lado, en términos de carga por contenedor ha existido más salida de mercadería que ingresos, por lo cual, el país a pesar de la pandemia del COVID 19, pudo inclinar su balanza a las exportaciones. Manteniendo las operaciones comerciales de las zonas portuarias juntamente con los sectores exportadores para no estancar la actividad productiva para el desarrollo del país.

- ***Número de Contenedores Vacíos Movilizados en las Zonas Portuarias más Importantes del País (APE, APM, APG, APPB).***

De la misma manera se analizó el movimiento de contenedores vacíos en las cuatro zonas portuarias más importantes del país. Por lo cual, se tomó en cuenta los 4 periodos anuales del 2018 al 2021 siendo punto de partida en el análisis de la crisis de contenedores dentro del país.

En las siguientes tablas se puede apreciar datos estadísticos dentro de la investigación documental, que permiten el flujo de información para la respectiva investigación en el uso de variable e indicadores que fragmentan la participación complementaria del análisis pertinente.

Tabla 3.

Contenedores vacíos movilizados en las zonas portuarias más importantes del Ecuador en la importación.

Importación	APE	APM	APG	APPB	Total, Importación	% de Importación
2018 -20(PIE)	-	-	523	97	620	0.05%
2018 - 40(PIE)	-	-	153535	27635	181170	13.6%
2019 - 20(PIE)	-	489	672	237	1398	0.01%
2019 - 40(PIE)	-	1017	143230	37965	182212	13.7%
2020 - 20(PIE)	-	801	1442	3	2246	0.2%
2020 - 40(PIE)	-	1367	162814	493070	657251	49.3%
2021 - 20(PIE)	-	836	947	85	1868	0.1%
2021 - 40(PIE)	-	-	153535	27635	306672	23.0%
Total	-	4510	616698	586727	1333437	100%

Fuente: Boletín Portuario de Transporte Marítimo – Ministerio de Transporte y Obras Públicas, Secretaría de Puertos.

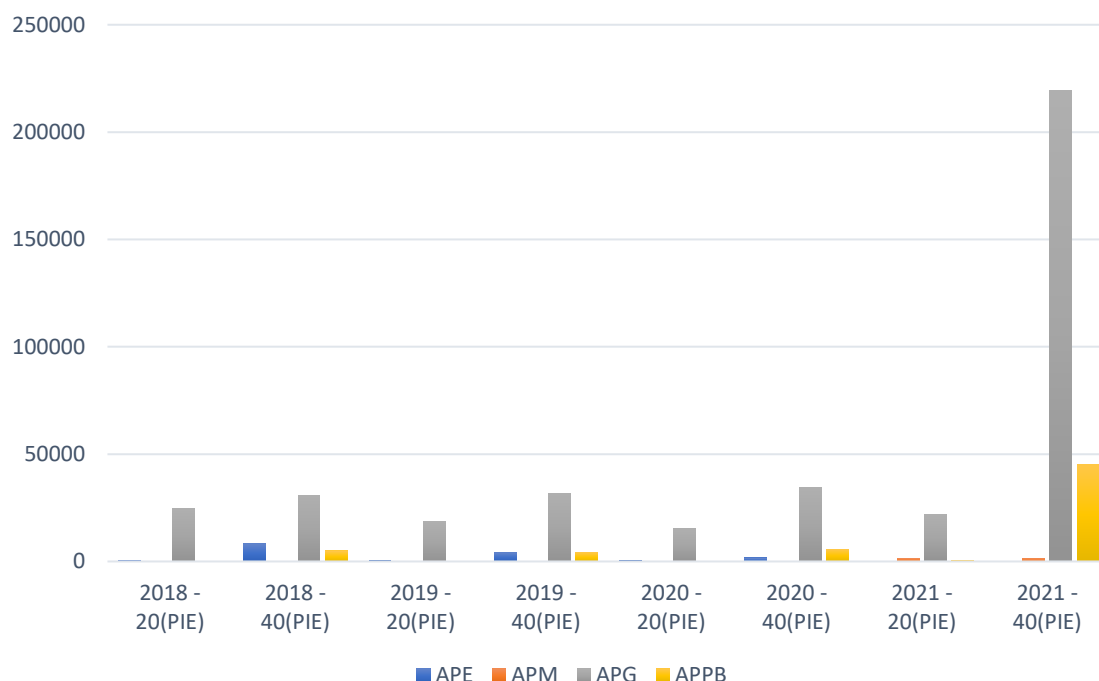
En la tabla se puede apreciar el movimiento de contenedores vacíos en las cuatro zonas portuarias más importantes del país en el ingreso de mercadería contenerizada, de modo que, se puede evidenciar una falta de actividad comercial en Autoridad Portuaria de Esmeraldas (APE), pues durante los cuatro periodos anuales no registra salida de mercancías.

Por otro lado, se puede destacar de manera general la inclinación por los contenedores de 40 (PIE), y su incremento exponencial en Autoridad Portuaria de

Guayaquil (APG) y Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar (APPB), mismos que al movilizar grandes cantidades de contenedores vacíos demuestra ser un eje fundamental en la incorporación de la actividad comercial antes y después de la crisis de contenedores.

Figura 3.

Contenedores Vacíos Importación



Fuente: Boletín Portuario de Transporte Marítimo – Ministerio de Transporte y Obras Públicas, Secretaría de Puertos.

Dentro de la gráfica se puede apreciar la cantidad la inactividad contenerizada dentro de los puertos comerciales. Se puede destacar que Autoridad portuaria de Guayaquil, durante los tres primeros años su variación ha sido estandarizada, de la misma manera se puede identificar que en el año 2021 existió un disparo exponencial en el regreso de contenedores sin mercancías destinadas a la exportación. Por lo cual podemos entender que, a raíz de la pandemia del COVID 19 los contenedores llegaban con mercadería, pero regresaban sin mercancías, efecto causado por la pandemia lo cual

provocó, que las políticas internacionales tomen medidas de bioseguridad para evitar la propagación del virus.

Tabla 4.

Contenedores Vacíos Movilizados en las Zonas Portuarias más Importantes del Ecuador en la Exportación.

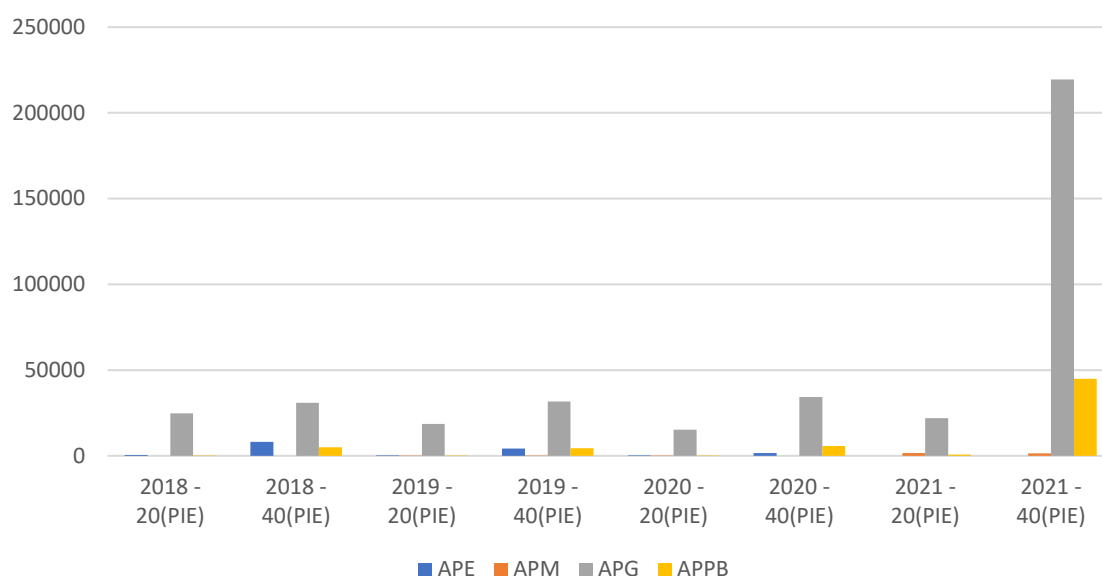
Exportación	APE	APM	APG	APPB	Total, Exportación	% Exportación
2018 20(PIE)	541	0	24682	11	24693	5%
2018 40(PIE)	8232	0	30906	4900	35806	8%
2019 20(PIE)	280	13	18640	63	18716	4%
2019 40(PIE)	4186	12	31694	4372	36078	8%
2020 20(PIE)	254	3	15226	12	15241	3%
2020 40(PIE)	1625	0	34224	5765	39989	9%
2021 20(PIE)	0	1545	21964	607	24116	5%
2021 40(PIE)	0	1463	219555	44936	265954	58%
Total	15118	3036	396891	60666	460593	100%

Fuente: Boletín Portuario de Transporte Marítimo – Ministerio de Transporte y Obras Públicas, Secretaría de Puertos.

De la misma forma, se analizó las tendencias en las zonas portuarias en la movilización de contenedores vacíos en las exportaciones. En la tabla se puede apreciar mayor actividad comercial, por lo cual, las cuatro zonas portuarias tuvieron intervención dentro de los periodos anuales.

Figura 4.

Contenedores Vacíos Exportación



Fuente: Boletín Portuario de Transporte Marítimo – Ministerio de Transporte y Obras Públicas, Secretaría de Puertos.

Autoridad Portuaria de Manta (APM) en comparación a las importaciones tuvo una menor movilización de carga por contenedor con un 75% en su variación comercial, por lo cual, el 25% de su actividad económica fluctúa en el ingreso de productos contenerizados. Por otro lado, Autoridad Portuaria de Esmeraldas a pesar de su poca participación en dentro de la movilización de contenedores vacíos, cuenta con clientes que activan la economía de la zona puerto. De modo que, las mercancías salen del entorno nacional destinadas a la comercialización en el extranjero, pero regresan con productos los contenederos.

Autoridad Portuaria de Guayaquil (APG) y Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar (APPB) estandarizan las mismas cantidades de contenedores vacíos tanto en importación como la exportación, con una inclinación en el ingreso de mercancías.

Impacto de los costes en los fletes, en las zonas primarias de Ecuador.

Análisis del Número de Naves de Tráfico Internacional Arribados al Sistema Portuario Nacional del Periodo 2018 – 2021.

Dentro de este apartado se busca analizar el aumento del arribo de número buques en el tráfico internacional en diferentes zonas portuarias de país. Entre los más destacados, Autoridad Portuaria de Guayaquil (APG), Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar (APPB), Autoridad Portuaria de Manta (APM), Autoridad Portuaria de Esmeraldas (APE) y diferentes distritos portuarios que son de importancia comercialización de bienes y servicios dentro del país.

Por lo cual el Puerto de Guayaquil (APG), en comparación al número de arribos en los demás puertos del país, de modo que, se busca analizar la importancia de los mismos y la capacidad de abastecerse ante una crisis en su logística interna. En la siguiente tabla se recopilan los datos con la información del número de naves que arribaron zona puerto dentro del tráfico internacional durante cuatro periodos anuales.

Tabla 5.

Numero de naves de tráfico internacional arribados en las zonas portuarias del Ecuador.

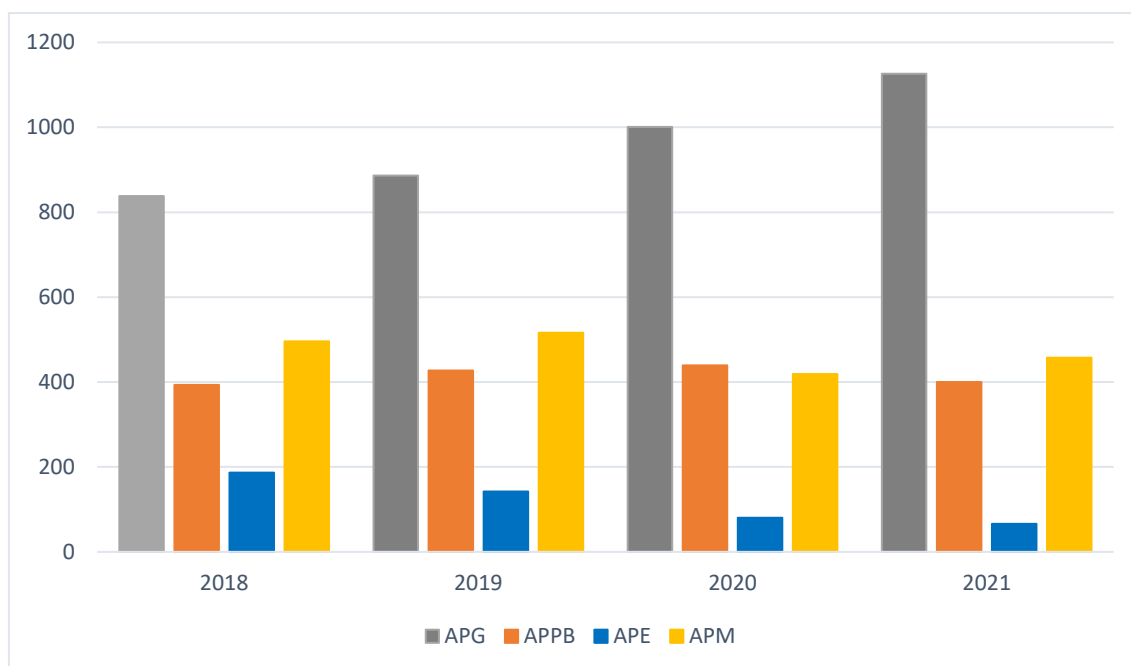
AÑO	APE	APM	APG	APPB	TPH	SUINBA	SUINLI	SUINSA
2018	187	496	838	439	945	389	448	68
2019	142	516	886	427	930	434	405	115
2020	80	419	1001	439	804	360	231	52
2021	66	457	1126	400	845	359	267	62

Fuente: Boletín Portuario de Transporte Marítimo – Ministerio de Transporte y Obras Públicas, Secretaría de Puertos.

En los resultados se muestra el comportamiento del sector naviero durante cuatro periodos anuales (2018 – 2021). Durante los dos primeros años pre pandemia y después de la crisis sanitaria, de modo que, se toma como punto de comparación para el movimiento comercial del sector económico ecuatoriano en el tráfico internacional de los buques arribados en las zonas portuarias a nivel país.

Figura 5.

Número de Naves Tráfico Internacional



Fuente: Boletín Portuario de Transporte Marítimo – Ministerio de Transporte y Obras Públicas, Secretaría de Puertos.

Dentro de la gráfica se puede apreciar las zonas portuarias con más movimiento exponencial en la actividad comercial del Ecuador. En comparación al Puerto de Guayaquil (APG), que a pesar de sufrir un evento coyuntural como el COVID 19 ha dado acogida a 288 buques que arribaron la zona portuaria partir del 2018 – 2021. Esto nos permite caer en cuenta que el 2021 tuvo su mayor movimiento de navieras en su zona puerto.

Según APG, en el 2021 el 85% de las transacciones del comercio internacional del país, excluyendo las importaciones y exportaciones petroleras se movilizan por medio de este puerto comercial, alcanzó la cifra de 12 millones de TEUs movilizadas desde que iniciaron las operaciones del puerto marítimo de Guayaquil, Libertador Simón Bolívar y Terminal de contenedores. (Autoridad Portuaria de Guayaquil, 2022)

Del mismo modo se puede destacar un declive exponencial en las diferentes zonas portuarias, entre las más afectados el Puerto de Esmeraldas (APE) que a raíz de la pandemia su actividad comercial ha disminuido un 4.5% del 2018 al 2019. Entre su actividad más destacada se encuentra el ingreso de los buques carreros, carbón y salida de aceite de palma africana. Por otro lado, las diferentes zonas portuarias han mantenido su movimiento naviero con una pequeña reducción en el número de buques arribados para su actividad comercial.

Aumento de los Precios en los Fletes en el Transporte Marítimo.

Tabla 6.

Incremento de los fletes marítimos a partir del COVID 19 en el Ecuador

Exportación	2020	2021	2022
20' seco	1.500,00\$	3.500,00\$	5.500,00\$
40' seco	2.800,00\$	4.500,00\$	6.200,00\$
40'' reefer	4.600,00\$	8.000,00\$	11.400,00\$

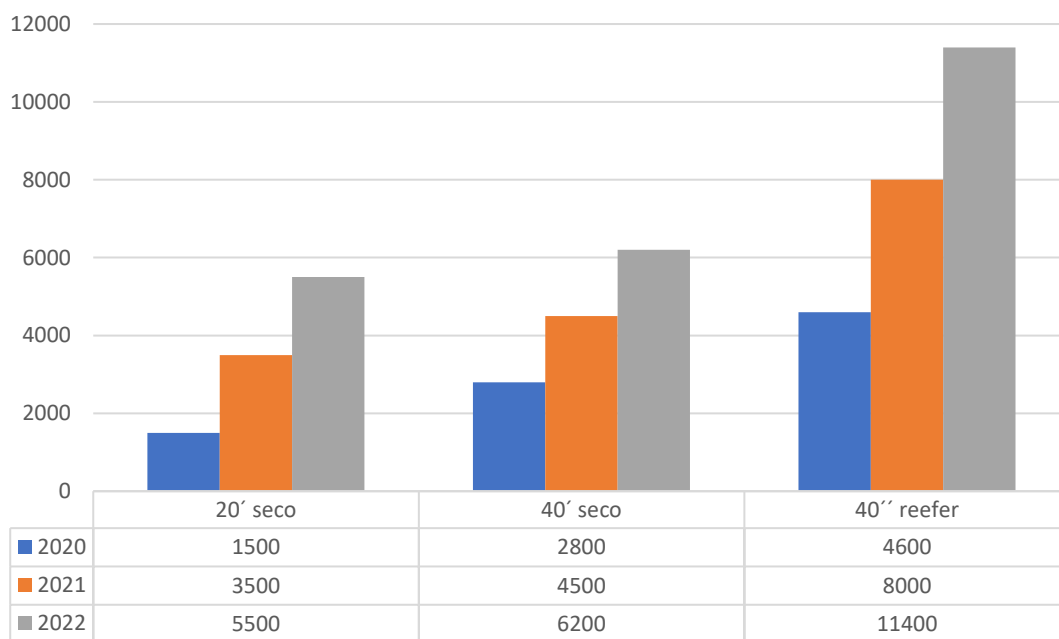
Fuente: (PROECUADOR), datos estadísticos generales de las tarifas de los fletes

Respecto al costo del flete marítimo se identificó que en el periodo anual del 2020 el precio se encontraba entre \$1.500 USD llegando a su máximo precio de \$4.600 USD, siendo el doble en el siguiente periodo, motivo por el cual, se produjo un aumento de su precio, costando entre \$3.500 hasta \$8.000, debido a la crisis de contenedores,

restricciones provocadas por la pandemia los valores se elevaron de manera exponencial. En la gráfica 6 se puede apreciar la variación de los precios, de manera que, se apreciaban los costos de los fletes llegando a oscilar los \$5.500 USD hasta \$11.400 USD en su periodo final de 2022.

Figura 6.

Precios de los Fletes Marítimos



Fuente: (PROECUADOR), datos estadísticos generales de las tarifas de los fletes

Los costos logísticos para exportar desde Ecuador se han elevado en promedio 25% entre el primer trimestre de 2022 y el mismo período de 2021, según la Federación Ecuatoriana de Exportadores (PRIMICIAS, 2023)

Variaciones en la actividad comercial del Ecuador en las exportaciones como consecuencia de la crisis de la cadena de suministro.

Variación en las Exportaciones e Importaciones de las Cuatro Principales Zonas Portuarias del Ecuador.

En el siguiente análisis se evalúa el total de carga de exportaciones provenientes de diversos países que se introducen por medio de los principales puertos comerciales del país. Para dicho análisis se procedió a realizar una investigación documental en la que se recopilaron datos importantes que ayudaran a visualizar de manera eficiente aquellas variaciones en el total de la carga de exportaciones. Para ellos se llevó a cabo cálculos, con la final de abstraer los totales anuales, sumando todos los tipos de carga.

Tabla 7.

Total, de exportaciones por las zonas portuarias más importantes del Ecuador.

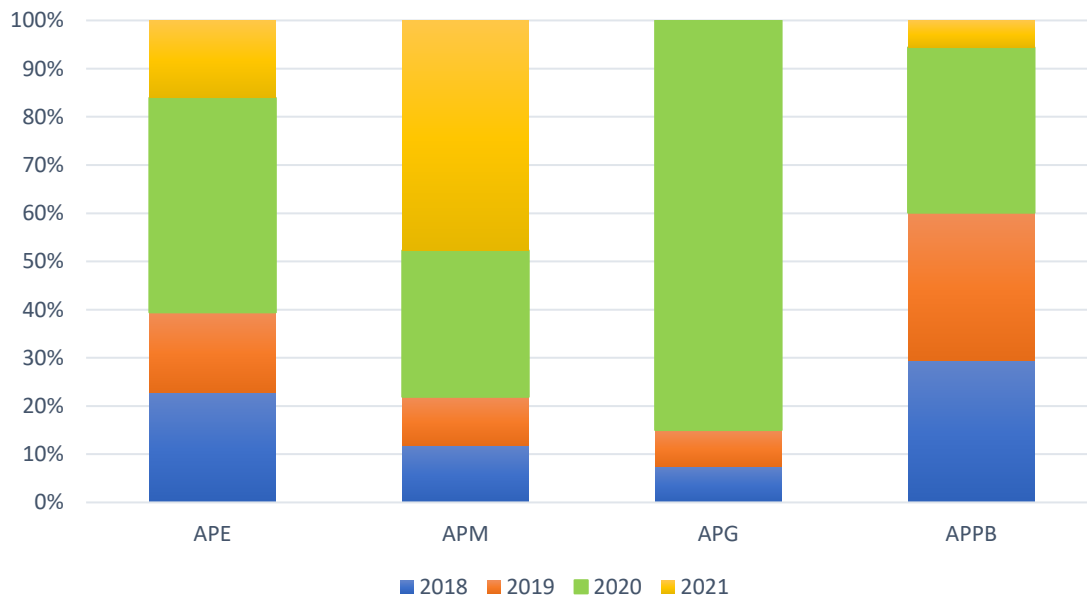
Puertos	2018	2019	2020	2021
APE	287918	207896	559464	202000
APM	22036	18802	56613	88963
APG	3796613	3825209	43152012,17	3162704,56
APPB	1557204	1610290	1807426,85	294987,01

Fuente: Boletín Portuario de Transporte Marítimo – Ministerio de Transporte y Obras Públicas, Secretaría de Puertos.

Según la tabla podemos apreciar las cuatro principales zonas portuarias que movilizan la mercadería de exportaciones dentro del sistema económico a nivel país. Dentro de la tabla se puede analizar que Autoridad Portuaria de Esmeraldas (APE), en el periodo anual del 2018 tuvo una reducción del arribo de naves, de la misma forma en el periodo 2018 a 2019 existe un declive exponencial del 4,5% mismo que se refleja a partir del año 2019. Los arribos de dicha zona portuaria sólo han presentado una pequeña reducción en la salida de mercadería al comercio internacional.

Figura 7.

Total, de Exportaciones



Fuente: Boletín Portuario de Transporte Marítimo – Ministerio de Transporte y Obras Públicas, Secretaría de Puertos.

Por otro lado, se aprecia la misma tendencia de inclinación a la baja en Autoridad Portuaria de Manta (APM) desde el año 2019. Por lo cual, del 2019 -2020 arribaron alrededor de 100 naves menos, siendo una variación significativa en comparación Autoridad Portuaria de Esmeraldas (APE).

De la misma forma se identifica que en su mayor número de naves que arribaron APE se dio en el año 2017. En cambio, Autoridad Portuaria de Guayaquil (APG) tiene una tendencia al alza donde se observan incrementos en el arribo de buques, del 2018 al 2021 los arribos navieros incrementaron un 89,8%, y no presento ninguna reducción en los años posteriores. De la misma forma Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar (APPB) presenta una gráfica estandarizada con una inclinación al aumento de arribo de naves del 2018 – 2021. Sin embargo, del 2020 al 2021 declino el arribo de 43 buques en zona puerto.

Autoridad Portuaria de Guayaquil (APG) entre la tendencia de disminución antes menciona no fueron factor fundamental para determinar que APG dentro de los cuatro años ha sido el puerto con mayor importancia en el arribo de buques, siendo así, el principal motor de movilización comercial del país.

3.2 Discusión

En cuanto la logística transportista, los resultados permiten identificar el ingreso de naves en mayor porcentaje a las zonas portuarias del Ecuador, motivo por el cual, aquellos arribos navieros delimitan que puerto comercial brinda más flujo de mercaderías en temas de importación y exportación. Por otro lado, los resultados mostraron que, Autoridad Portuaria de Guayaquil (APG) y Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar (APPB), cuentan con el mayor porcentaje de arribos navieros durante el periodo 2018 – 2021.

Dentro de la crisis de contenedores, en los resultados se puede identificar que, Autoridad Portuaria de Guayaquil (APG) y Autoridad Portuaria de Esmeraldas (APE) fueron los principales distritos de importación más importantes durante los 4 años antes mencionados en movilización de carga contenerizada. De la misma manera, los datos mostraron que Autoridad Portuaria de Guayaquil (APG) y Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar (APPB) lideran la salida de mercadería contenerizada en los mismos periodos anuales, demostrando un incremento exponencial en el 2020 – 2021, donde la crisis sanitaria a raíz del COVID 19 detuvo la actividad comercial a nivel mundial.

contenedores vacíos, los cuales llegaban a zona puerto, pero por falta de mercadería destinada al extranjero se regresaba vacía, sin mucho análisis se pudo destacar que, aquellas zonas portuarias que manejan más carga contenerizada, son las que no logran abastecer el regreso de mercadería (APE -APPB).

Beatriz Tovar (2021) mencionó que durante el cierre de fronteras asiáticas se generó una ruptura de la cadena de suministro mundial, razón por la cual empresas exportadoras tuvieron un estancamiento de producción ante la demanda de los países compradores.

Los resultados arrojaron una variación en el alza de los precios de fletes a causa de los cierres en las zonas portuarias más importantes del mundo. De modo que, se

identificó un aumento exponencial según “PROEcuador” respecto al costo del flete marítimo durante el 2020 – 2022 periodos que se tomaron como referencia para esta investigación. Es decir que, a partir del COVID 19 movilizar las carga por transporte marítimo resulta ineficiente mientras que la capacidad de abastecimiento no demuestre una balanza positiva en los costos de mercadería, por lo cual, conciliar la carga es la forma más óptima para minimizar gastos logísticos al importar y exportar pocas cantidades de mercancías.

De esta manera este resultado es apoyado por Sweeney (1994) en su aporte sobre la teoría de “Logística Internacional”. La logística Comercial Internacional complementa cada una de las operaciones, a su vez conservar una actividad colectiva y beneficiosa desde la programación y ejecución de la compra hasta el servicio post- venta del producto o servicio destinado a la comercialización. Por lo cual, se relaciona con lo dicho por Easton y Zhang (2002). Una logística bien estructurada tiene la capacidad de comercializar productos y servicios con la importancia de optimizar el rol completo de la administración de las empresas y a su vez ser eficientes para las empresas destinadas a la internacionalización de sus productos.

Como último punto acerca de las variaciones en las exportaciones del Ecuador los resultados demostraron que, durante los cuatro periodos anuales 2018 – 2021 expuestos para la investigación. Tres de las cuatro zonas comerciales más importantes del país (APE – APG – APPB) demuestran un incremento en las exportaciones durante el periodo 2020, mismo año que la pandemia afectó directamente el comercio internacional.

A partir del 2021 la crisis de la cadena de suministro ocasionada por el COVID 19 se ve reflejado en las exportaciones. Es decir, el efecto causado por la crisis sanitaria se puede visualizar un año después de la pandemia, donde se estancó el comercio

ecuatoriano disminuyendo la actividad exportadora del país. Por ello, muchos sectores dirigidos al comercio internacional detuvieron sus operaciones. De esta manera este resultado es apoyado Pfeffer y Salancik (1978) en la teoría “Dependencia de Recursos” propone como principio fundamental que la organización debe contar con recursos del entorno (bienes tangibles e intangibles), puesto que no obtiene las condiciones y los factores necesarios para producir dentro de sí todo lo que requiere para abastecerse.

CAPÍTULO IV. Conclusiones y Recomendaciones

4.1 Conclusiones

Del análisis realizado en la actividad portuaria del Ecuador a causa del COVID 19 y la crisis de la cadena de suministro se establece que, durante los años 2020 y 2021 se registró un declive de carga contenerizada con respecto a los dos años previos de la pandemia. De modo que, las cuatro principales zonas portuarias disminuyeron sus actividades comerciales. Además, provocó una disminución en las exportaciones de mercaderías, aumento en el número de contenedores vacíos, siendo así Autoridad Portuaria de Esmeraldas (APE) el puerto más afectado por esta modalidad comercial.

Otro punto para considerar es el incremento de los precios de los fletes. Esto se produce a raíz de la crisis logística y la falta de transporte naviero internacional. La demanda de contenedores provocó que su precio se eleve de manera exponencial, lo cual hizo que miles de toneladas destinadas al extranjero no pudieran salir del país. De la misma forma se provocó desabastecimiento de productos nacionales y aumento considerable del precio del consumidor final.

En su actividad económica, se delimitó que el Ecuador al ser un país exportador de materias primas, durante la pandemia del COVID 19 las barreras sanitarias impidieron la libre movilización de los productos agrícolas, dejando la producción inestable afectando la economía interna y provocando un estancamiento comercial. Por lo cual su balanza exportadora se redujo un 25.7% para el 2021.

A nivel portuario se identificó que. Autoridad Portuaria de Guayaquil (APG) liderando la lista de las principales zonas portuarias del país, demuestra ser la zona puerto más importante del Ecuador, a pesar de la crisis sanitaria, no se vio afectada en su totalidad, por el contrario, fue el principal puerto que reactivó su operatividad y atrajo

consigo mayor movilidad de mercadería después de la pandemia. Por otro lado, se destaca como segundo punto de movilización comercial Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar (APPB) demuestra un crecimiento exponencial a partir del 2018 al 2021, donde su fuerte nace de capacidad de gestionar el ingreso y salida de mercadería, además la restructuración del puerto, su capacidad de abastecimiento y clientes exponenciales que aportan actividad a esta zona portuaria.

4.2 Recomendaciones

Se recomienda dentro de la cadena de suministro en margen a las zonas portuarias del Ecuador mantener una postura alerta en cuanto a la operatividad y monitoreo de las actividades de manera preventiva para afrontar la pandemia del COVID 19, dentro de la actividad comercial contenerizada de las zonas portuarias, dar apertura a consolidar la carga para evitar los fragmentos de mercadería y minimizar costos en la cadena logística del comercio internacional.

Dar seguimiento aquellos eventos coyunturales que dan problemas estructurales en las operaciones del transporte marítimo y consecuencia de ello existe un aumento de precios en los fletes para el traslado de mercadería internacional, de modo que, estas puedan alinearse a las autoridades locales y nacionales en vista de las normativas laborales para la implementación de políticas que protejan el desarrollo del país.

Brindar respuestas inmediatas, priorizando las actividades operativas en las áreas importantes, implementando protocolos que permitan que mantenerse durante la crisis en el comercio ecuatoriano y a su vez adaptarse a los cambios comerciales. De la misma forma, preparar objetivamente medias productivas que retroalimenten la estructura operativa de los sectores exportadores, para recuperar el modelo de crecimiento en la gestión procesos logísticos del Ecuador.

Bibliografía

Autoridad Portuaria de Guayaquil. (27 de Febrero de 2022). Obtenido de Autoridad Portuaria de Guayaquil: <http://www.puertodeguayaquil.gob.ec/resultados-de-apg-en-el-2018-mejorando-la-logistica-portuaria/>

Autoridad Portuaria de Guayaquil. (6 de Mayo de 2022). Obtenido de Autoridad Portuaria de Guayaquil: <http://www.puertodeguayaquil.gob.ec/mas-de-2-200-embarcaciones-ingresaron-al-puerto-de-guayaquil-hasta-noviembre-del-presente-ano/#search>

BCE. (30 de septiembre de 2020). Banco Central del Ecuador. Obtenido de Banco Central del Ecuador: <https://www.bce.fin.ec/index.php/boletines-de-prensa-archivo/item/1383-la-economia-ecuatoriana-decrecio-12-4-en-el-segundo-trimestre-de-2020>

Bowersox, D. (21 de Marzo de 2012). Proexport . Obtenido de Proexport: https://www.cccucuta.org.co/uploads_descarga/desc_96ec074e477723cbfaba63615192aa04.pdf

Cimatización y Confort . (4 de Octubre de 2021). Obtenido de Cimatización y Confort : <https://climatizacion-y-confort.cdecomunicacion.es/noticias/sectoriales/47446/precio-contenedores-climatizacion>

Comisión Económica para America Latina y el Caribe. (9 de Agosto de 2020). Obtenido de Comisión Económica para America Latina y el Caribe: <https://www.cepal.org/es/publicaciones/45877-efectos-covid-19-comercio-internacional-la-logistica>

El Mercantil. (24 de Agosto de 2021). Obtenido de El Mercantil:
<https://elmercantil.com/indicador/escasez-de-conductores-profesionales-en-europa-durante-2020/>

Escobar Bernita, F. L., & Saraguro Cun, A. (8 de Septiembre de 2020). Obtenido de http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/54836/1/Tesis%20_Escobar%20Bernita%20Fernanda%20Lisbeth%20y%20Saraguro%20Cun%20Anthony%20Rodrigo.pdf

Juridica, L. 1. (5 de Agosto de 2015). La ley. Obtenido de La ley:
https://guiasjuridicas.wolterskluwer.es/Content/Documento.aspx?params=H4sIAAAAAAEAMtMSbF1jTAAASNTcyMLtbLUouLM_DxbIwMDS0NDQ3OQQGZapUt-ckhlQaptWmJOcSoAsJcphDUAAAA=WKE

Lopez, M. R. (30 de Mayo de 2016). Reice. Obtenido de Reice:
[file:///C:/Users/amado/Downloads/Dialnet-LaTeoriaDeLosCostosDeTransaccionEconomicos-5590083%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/amado/Downloads/Dialnet-LaTeoriaDeLosCostosDeTransaccionEconomicos-5590083%20(1).pdf)

Mecalux . (5 de Noviembre de 2021). Obtenido de Mecalux:
<https://www.mecalux.es/blog/crisis-cadena-de-suministro-2021>

Mones, M. (15 de Enero de 2020). COMERCIOYADUANAS. Obtenido de COMERCIOYADUANAS:
<https://www.comercioyaduanas.com.mx/comoimportar/comopuedoimportar/que-es-importar/#titulo-1>

Montes, J. (2 de Febrero de 2023). Economipedia. Obtenido de Economipedia:
<https://economipedia.com/definiciones/exportacion.html>

Organización Internacional del Trabajo. (Sabado de Agosto de 2018). Obtenido de Organización Internacional del Trabajo: <https://www.ilo.org/global/topics/dw4sd/themes/supply-chains/lang-es/index.htm>

Organizacion Mundial del Trabajo. (7 de marzo de 2016). Obtenido de Organizacion Mundial del Trabajo: <https://www.ilo.org/global/topics/dw4sd/themes/supply-chains/lang-es/index.htm#:~:text=A%20los%20fines%20de%20esta,entrega%20o%20prestaci%C3%B3n%20de%20dichos>

Parra, J. (10 de Julio de 2020). Obtenido de <https://www.javierparra.net/ecoknowmic/teoria-de-costes-de-transaccion-o-tct-transaction-cost-theory/>

PRIMICIAS. (15 de Noviembre de 2023). Obtenido de PRIMICIAS: [https://www.primicias.ec/noticias/economia/costos-logistica-exportaciones-ecuador-comercio/#:~:text=Los%20costos%20log%C3%ADsticos%20para%20exportar,Ecuatoriana%20de%20Exportadores%20\(Fedexpor\).](https://www.primicias.ec/noticias/economia/costos-logistica-exportaciones-ecuador-comercio/#:~:text=Los%20costos%20log%C3%ADsticos%20para%20exportar,Ecuatoriana%20de%20Exportadores%20(Fedexpor).)

Significados. (10 de febrero de 2019). Obtenido de Significados: <https://www.significados.com/crisis/>

Universo. (13 de Diciembre de 2020). Obtenido de Universo: <https://www.eluniverso.com/noticias/economia/el-45-de-los-buques-que-ingresaron-al-terminal-portuario-de-guayaquil-de-enero-a-noviembre-fueron-panamax-post-panamax-o-neopanamax-nota/>

Anexos

Anexo 1

Informe de turnitin

Tesis

INFORME DE ORIGINALIDAD

4%

INDICE DE SIMILITUD

4%

FUENTES DE INTERNET

1%

PUBLICACIONES

2%

TRABAJOS DEL
ESTUDIANTE

FUENTE QUE CONTIENE COINCIDENCIAS

3

repositorio.ucsg.edu.ec

Fuente de Internet

1%

1%

★ repositorio.ucsg.edu.ec

Fuente de Internet

Excluir citas

Activo

Excluir coincidencias < 1%

Excluir bibliografía

Activo

Anexo 2

Ficha de revisión bibliográfica

AUTOR Y AÑOS	Aguirre Eduardo (2018) Alcívar María (2019 - 2020) Milton Flor (2021)
PALABRAS CLAVE	<ul style="list-style-type: none">• Autoridad Portuaria• Nave• Arribo• Contenedor• Exportación• Importación
UBICACIÓN	https://www.obraspublicas.gob.ec
DESCRIPCIÓN	Boletín Portuario de la actividad comercial del Ecuador información estadística remitidas mensualmente por las autoridades portuarias.
CONCEPTOS ABORDADOS	<ul style="list-style-type: none">• Puertos Comerciales del Estado• Entidades Portuarias• Terminales Portuarios Habilitados (terminales privados)• Puertos Especiales (Superintendencias)
RESULTADOS	Identificación en la variación comercial de los sectores exportadores del Ecuador durante la pandemia del COVID 19
OBSERVACIONES	El flujo de información relacionado con el tema Crisis de la cadena de suministro global y su afectación para el Ecuador

Anexo 3

Ficha de revisión bibliográfica

NOMBRE DEL DOCUMENTO	Afectación en el Incremento del Flete Marítimo
AUTOR Y AÑOS	PROECUADOR (2022)
PALABRAS CLAVE	<ul style="list-style-type: none">• Flete• Nave• Arribo• Incoterm• Exportación• Importación
UBICACIÓN	https://www.proecuador.gob.ec
DESCRIPCIÓN	Datos estadísticos en el incremento de precios para la exportación de los productos que atribuyen los sectores comerciales del país
CONCEPTOS ABORDADOS	Incremento en el precio del Transporte Marítimo
RESULTADOS	Identificación en el incremento de los precios del flete marítimo en las actividades comerciales enfocadas a los sectores exportadores
OBSERVACIONES	El flujo de información relacionado con el tema Incremento de Precios en el transporte marítimo para la exportación de las materias primas del Ecuador

Anexo 4

Operacionalización de Variables

Variable	Definición conceptual	Definición operacional	Dimensiones	Indicadores	Técnicas	Fuentes de información
Crisis de la cadena de suministro global.	<p>Se entiende por «cadena mundial de suministro» toda organización transfronteriza de las actividades necesarias para producir bienes o servicios y llevarlos hasta los consumidores, sirviéndose de distintos insumos y las diversas fases de desarrollo, producción y entrega o prestación de dichos bienes y servicios. (Organización Mundial del Trabajo, 2016)</p> <p>Crisis es un cambio negativo, una situación complicada, difícil e inestable durante un proceso. (Significados, 2019)</p>	<p>Variación de las exportaciones e importaciones</p> <p>Análisis de precios de fletes</p>	<p>Escasez de Contenedores</p> <p>Impacto de costes y fletes</p> <p>Variación de la actividad comercial en el Ecuador</p>	<p>Escasez de la carga</p> <p>Pago por contenedores vacíos</p> <p>Falta de carga de regreso</p> <p>Variación de precios</p> <p>Variación en el arribo de naves en el tránsito internacional</p> <p>Variación en las exportaciones en las zonas portuarias más comerciales del país</p>	<p>Revisión documental</p> <p>Revisión documental</p> <p>Revisión Documental</p> <p>Revisión documental</p>	<p>Banco central del Ecuador</p> <p>Revistas</p> <p>Sitios web</p> <p>Webinar</p>