



UTMACH

FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES

CARRERA DE COMERCIO INTERNACIONAL

ANÁLISIS DE FACTORES QUE INCIDIERON EN EL INCREMENTO DE
FLETES NAVIEROS Y SU REPRECUSIÓN EN EXPORTACIONES DE
BANANO DEL ECUADOR.

SARANGO CAÑAR JEFFERSON FERNANDO
INGENIERO EN COMERCIO INTERNACIONAL

MACHALA
2022



UTMACH

FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES
CARRERA DE COMERCIO INTERNACIONAL

ANÁLISIS DE FACTORES QUE INCIDIERON EN EL
INCREMENTO DE FLETES NAVIEROS Y SU REPRECUSIÓN EN
EXPORTACIONES DE BANANO DEL ECUADOR.

SARANGO CAÑAR JEFFERSON FERNANDO
INGENIERO EN COMERCIO INTERNACIONAL

MACHALA
2022



UTMACH

FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES
CARRERA DE COMERCIO INTERNACIONAL

EXAMEN COMPLEXIVO

ANÁLISIS DE FACTORES QUE INCIDIERON EN EL INCREMENTO DE FLETES
NAVIEROS Y SU REPRECUSIÓN EN EXPORTACIONES DE BANANO DEL
ECUADOR.

SARANGO CAÑAR JEFFERSON FERNANDO
INGENIERO EN COMERCIO INTERNACIONAL

ZAMORA CAMPOVERDE MICHAEL ANDRES

MACHALA, 16 DE FEBRERO DE 2022

MACHALA
16 de febrero de 2022

Fletes navieros Jefferson Sarango

por Jefferson Sarango

Fecha de entrega: 11-feb-2022 09:18p.m. (UTC-0500)

Identificador de la entrega: 1760486365

Nombre del archivo: DOCU_JEFFERSON_SARANGO_COMPLEXIVO_D2-2021.docx (986.44K)

Total de palabras: 5573

Total de caracteres: 31048

CLAUSULA DE CESIÓN DE DERECHO DE PUBLICACIÓN EN EL REGISTRO DIGITAL INSTITUCIONAL

El que suscribe, Jefferson Fernando Sarango Cañar, en calidad de autor del siguiente trabajo escrito titulado Ecommerce, tendencia a la post pandemia en negociaciones nacionales e internacionales en el año 2020., otorga a la Universidad Técnica de Machala, de forma gratuita y no exclusiva, los derechos de reproducción, distribución y comunicación pública de la obra, que constituye un trabajo de autoría propia, sobre la cual tiene potestad para otorgar los derechos contenidos en esta licencia.

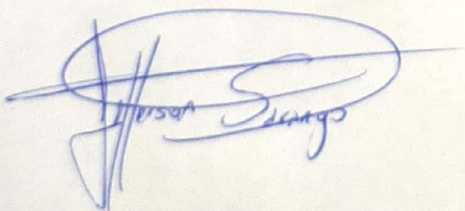
El autor declara que el contenido que se publicara es de carácter académico y se enmarca en las disposiciones definidas por la Universidad Técnica de Machala.

Se autoriza a transformar la obra, únicamente cuando sea necesario, y a realizar las adaptaciones pertinentes para permitir su preservación, distribución y publicación en el Repositorio Digital Institucional de la Universidad Técnica de Machala.

El autor como garante de la autoría de la obra y en relación a la misma, declara que la universidad se encuentra libre de todo tipo de responsabilidad sobre el contenido de la obra y que asume la responsabilidad frente a cualquier reclamo o demanda por parte de terceros de manera exclusiva.

Aceptando esta licencia, se cede a la Universidad Técnica de Machala el derecho exclusivo de archivar, reproducir, convertir, comunicar y/ o distribuir la obra mundialmente en formato electrónico y digital a través de su Repositorio Digital Institucional, siempre y cuando no se lo haga para obtener beneficio económico.

Machala, 22 de febrero de 2022



JEFFERSON FERNANDO SARANGO CAÑAR
0705575595

RESUMEN

El transporte marítimo de mercancías sigue siendo importante en el comercio internacional, los fletes navieros son indiscutiblemente el punto de partida para fijar el precio de un producto; yes que la compra de materiales o equipos de producción son necesarios para cumplir a cabalidad un proceso y satisfacer las demandas de los consumidores. Países norteamericanos yen vías de desarrollo se han visto afectados por el incremento de los precios de fletes; dado quelos primeros son consumidores de artículos tecnológicos chinos y los países subdesarrollados subsisten de las importaciones de materiales indirectos de fabricación o insumos para la producción agrícola siendo significativa la exportación de banano. El objetivo de la presente investigación es analizar los factores que inciden en el incremento del precio de fletes navierosy su afectación en las exportaciones bananeras, por lo tanto, se ha considerado necesario emplear el método descriptivo con fundamentación teórica con relación a las fuentes bibliográficas especializadas que permitan extraer información para la solución del caso práctico.

Palabras claves: Transporte marítimo, exportación, coronavirus, puertos.

ABSTRACT

The maritime transportation of goods continues to be important in international trade, and shipping rates are unquestionably the starting point for setting the price of a product, since the purchase of materials or production equipment is necessary to fully comply with a process and satisfy the demands of consumers. North American and developing countries have been affected by the increase in freight prices, since the former are consumers of Chinese technological articles and the underdeveloped countries subsist on imports of indirect manufacturing materials or inputs for agricultural production, being significant the export of bananas. The objective of this research is to analyze the factors that influence the increase in the price of shipping freights and its effect on banana exports, therefore it has been considered necessary to use the descriptive method with theoretical basis in relation to specialized bibliographic sources that allow extracting information for the solution of the practical case.

Keywords: Maritime transport, export, coronavirus, ports.

INDICE

RESUMEN	1
ABSTRACT	2
1. INTRODUCCIÓN	5
2. MARCO TEÓRICO	7
2.1. IMPORTANCIA DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL EN EL COMERCIO EXTERIOR	7
2.2. ORGANISMOS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL: MARÍTIMO	8
2.3. PRINCIPALES PUERTOS A NIVEL MUNDIAL	10
Tabla 1 Los principales puertos del mundo.....	11
3. PREPARACIÓN DE MERCANCÍAS PARA ENVÍOS INTERNACIONALES	12
4. IMPACTO ECONÓMICO EN EL COMERCIO MUNDIAL DURANTE LA PANDEMIA DEL COVID 2019	13
4.1. EFECTO DEL COVID 19 EN LA COMERCIALIZACIÓN MUNDIAL DEL BANANO ...14	
4.2. EFECTO DEL COVID 19 EN LAS EXPORTACIONES DE BANANO DE ECUADOR ...15	
Ilustración 1 Exportaciones no petroleras	17
Ilustración 3 Exportaciones en miles de dólares	18
5. ANÁLISIS DE COSTOS (PRECIOS) DE LOS FLETES INTERNACIONALES: MARÍTIMOS	19
6. EFECTOS DE LA “CRISIS DE LOS CONTENEDORES” A NIVEL MUNDIAL	20
7. ANÁLISIS DE LAS EXPORTACIONES DE BANANO EN LOS PRINCIPALES MERCADOS INTERNACIONALES (DESTINOS ECUADOR)	21

Tabla 2 Principales importadores de banano22

8. ANÁLISIS DE LOS COSTOS DE EXPORTACIÓN PARA EL BANANO ECUATORIANO.

23

Ilustración 6 Costos de exportación24

SOLUCIÓN AL CASO PRÁCTICO25

CONCLUSIONES27

RECOMENDACIONES28

BIBLIOGRAFÍA29

1. INTRODUCCIÓN

El transporte internacional de mercancías es de vital importancia para el comercio global, sin embargo, a mediados del 2020 se han efectuado variaciones en los precios de fletes navieros causadas por las limitaciones existentes para agilizar el traslado de mercancías a sus puertos de destinos.

El presente documento consiste en analizar los causales que han repercutido en el incremento de los precios en fletes navieros, considerando las afectaciones generadas en el sector agropecuario de las exportaciones bananeras del Ecuador, siendo esta última de mayor aceptación de mercados internacionales y su consumo a escala mundial.

Los importes de fletes internacionales se han disparado debido a la crisis sanitaria coronavirus lo que ha ocasionado que los precios de la caja de banano pierdan competitividad ante otros mercados, generando así incertidumbre tras el incremento de insumos que se utilizan en plantaciones y materiales de embalaje. De acuerdo al diario el Universo la Asociación de Exportadores de Banano del Ecuador AEBE durante el periodo 2021 se exportó 376 millones de cajas de banano, lo que representa 10 millones de cajas menos en comparación al periodo 2020 que se exportaron 386 millones. (EL Universo, 2022)

El objetivo de la presente investigación es analizar los factores que inciden en el incremento de precios en fletes navieros, y sus efectos en el transporte de mercancías; con repunte a las exportaciones bananeras.

Los costos de importación y exportación se ven impactados en su totalidad por la variación de precios de un producto final, los mismos que son utilizados como materiales indirectos de

fabricación o producción; como es el caso de las cajas de banano. Es importante destacar que para los productos con potencial exportador también se ven obstaculizados por barreras comerciales que pueden ser arancelarias y no arancelarias. En primera instancia las barreras arancelarias se dan en el país importador o consumidor a fin de proteger la producción nacional, en cuanto a las barreras no arancelarias se tiene la documentación que avale que el producto es de calidad y no es nocivo para el consumidor, es aquí donde se reflejan las certificaciones en cuanto a calidad y producción de la fruta.

2. MARCO TEÓRICO

2.1. IMPORTANCIA DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL EN EL COMERCIO EXTERIOR.

El transporte marítimo es parte del proceso logístico naviero por lo cual desempeñan un papel importante para dar cumplimiento al contrato de compra-venta, es decir el tiempo estimado de entrega y la documentación remitida a partir del embarque hasta que el mismo zarpe al puerto de destino. (Ánson, Arvis, Boffa, Helble, & Shepherd, 2020)

Es de suma importancia que un producto llegue en óptimas condiciones a su país de destino, es así como el transporte internacional es necesario para el desplazamiento de mercancías. Se define como comercio exterior a la actividad que permite el ingreso o salida de un producto de un país a otro, de forma que los resultados de las operaciones se vean reflejados en la balanza comercial del país exportador, obteniendo como resultado déficit o superávit en consideración a las exportaciones e importaciones.

Comercio internacional por definición es el intercambio de bienes o servicios que se efectúa entre personas naturales o jurídicas de dos o más naciones, de tal manera, que da salidas de mercancía de un país -exportaciones, y/o a entradas de mercancías -importaciones, procedentes de otros países (Giménez Morera, Ferrer Arranz, & Bonet Juan, 2020, pág. 3).

En la actualidad la globalización forma parte del comercio mundial, dando apertura al crecimiento tecnológico, político y social, es así como el proceso simultáneo se extiende y llegan a la internacionalización de productos; esta se fundamenta por factores internos (propia empresa) y externos (competencia y consumidores). Factores internos: Disminución en costos de

fabricación, abaratar mano de obra, nueva inversión y optimizar recursos. Factores externos: Alta segmentación de competencia directa, creciente demanda de productos en mercados exteriores gracias a la publicidad manejada a través de internet, entre otros. (Urrosolo Muñoz & Martínez Martínez, 2018)

2.2. ORGANISMOS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL: MARÍTIMO

Organización Marítima Internacional. - Es una organización con jurisdicción internacional que ejerce control, define medidas seguras para el desplazamiento de buques, resguardo y de conducta ambiental que se generan en el transporte marítimo internacional.

Organización Mundial del Comercio. - “El sistema internacional que permite la aplicación de aranceles y, en escenarios restringidos, otras formas de salvaguardias. Es más exacto precisar que es un sistema de normas redirigido al logro de comercio justo, leal y sin complicaciones” (Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, 2022).

De acuerdo a la Constitución de la República del Ecuador las actividades portuarias están controladas por leyes a nivel nacional, estatutos y normas vigentes que regularizan el campo marítimo de Ecuador. Dentro del territorio ecuatoriano existen entes que regulan y normalizan las actividades comerciales marítimas, entre ellas se tiene:

Subsecretaría de Puertos del Ecuador. - Es una entidad que permite el desarrollo de puertos marítimos, a su vez ejerce control sobre las actividades portuarias y marítimas de todo el país, con el fin de hacer cumplir normativas vigentes en materia de transporte marítimo.

Código de Policía Marítima. - Regula las actividades que se desarrollan en costas marítimas, puertos, playas, comercio marítimo, y actúa como ente moderador para prevenir la contaminación de las aguas de productos como el petróleo o transgresiones, entre otros.

Ley General de Puertos. - Ejerce control en puertos, terminales marítimos y fluviales del Ecuador, además regula las actividades respectivas a las operaciones que puedan ser efectuadas por personas naturales o jurídicas.

Ley de Régimen Administrativo Portuario Nacional. - Determina que los puertos de Ecuador deberán contar con Autoridades Portuarias para su funcionamiento administrativo y de operaciones "...organizadas como entidades de derecho público, personería jurídica, patrimonio y fondos propios" (Noboa Zambrano, Saltos Mendoza, & Suárez, 2019, pág. 623).

Ley de faros y boyas. - Toda embarcación nacional o extranjera que se desplace y ancle en aguas ecuatorianas deberá pagar una tasa por el servicio de faros y boyas, dichos valores son destinados para dar mantenimiento, mejoras e instalar boyas, faros como medidas de prevención y seguridad durante el desplazamiento de los buques.

Ley de Gestión Ambiental. - Se basa en principios de cooperación, concientización, control de desperdicios, reutilización en política ambiental, y a su vez define límites y sanciones correspondientes.

Ley General de Transporte Marítimo y Fluvial. - Da a conocer cada función en materia administrativa y de fiscalización en cuanto al traslado de mercancías por mar que serán reguladas por organismos como: "...Ministerio de Defensa Nacional, Consejo Nacional de la Marina

Mercante y Puertos, Dirección de la Marina Mercante y del Litoral y el Departamento de Tráfico Marítimo y Fluvial” (Noboa Zambrano, Saltos Mendoza, & Suárez, 2019).

2.3. PRINCIPALES PUERTOS A NIVEL MUNDIAL

En primera instancia se define como puerto al lugar en el cual se receipta una mercancía embarcada en contenedores para ser transportada por vías marítimas con dirección a su país de destino. En la actualidad estas plataformas están al pie de la globalización, las actividades portuarias llevan controles rigurosos desde la recepción de productos hasta que los mismos son entregados a sus importadores. Sus procesos logísticos poseen avances tecnológicos y equipos, garantizando así la protección ambiental y seguridad ocupacional, en sus servicios se ha notado adaptación de procedimientos y documentación que han permitido agilizar los procesos de despachos. (Laxe, 2018)

La conectividad de los puertos y sus actividades que facilitan el comercio han permitido el acceso a nuevos mercados sin embargo sus tarifas dependen de la oferta y demanda, en la actualidad tras la pandemia originada por el COVID- 19, la demanda de productos es mayor principalmente de productos tecnológicos e insumos indirectos de fabricación.

A continuación, se hará mención de los 10 principales puertos del mundo que tienen mayor volumen de carga:

Tabla 1 Los principales puertos del mundo

Nº	Puerto	Región	2021 (teu)	2020 (teu)
1	Shanghái	Asia	22.940.000	20.060.000
2	Singapur	Asia	18.730.000	17.837.000
3	Ningbo-Zhoushan	Asia	16.070.000	13.250.000
4	Shenzhen	Asia	13.760.000	11.070.000
5	Guangzhou	Asia	11.770.000	10.760.000
6	Qingdao	Asia	11.660.000	10.340.000
7	Buzan	Asia	10.740.000	10.746.000
8	Tianjin	Asia	10.300.000	8.580.000
9	Hong Kong	Asia	8.725.000	8.647.000
10	Rotterdam	Asia	7.612.000	7.002.800
		Total	132.307.000	118.292.800

Fuente: Lloyd's List Intelligence

Los puertos que registran mayor volumen de carga se encuentran en el continente asiático, en la tabla expuesta se evidencia que durante el periodo 2020 durante la emergencia sanitaria por

el COVID 19 ingreso menor cargamento en comparación al periodo 2021, gracias a la recuperación de los puertos y su capacidad de almacenamiento.

En cuanto a Ecuador los puertos principales son: a) Puerto de Guayaquil, b) Puerto Bolívar, c) Puerto de Manta y d) Autoridad Portuaria de Manta. El 83% de las mercancías son transportadas por vías marítimas, de esta forma se produce el comercio internacional entre varios países. El Puerto Marítimo de Guayaquil durante años se consideró como el puerto que recibe mayor volumen de carga de exportación e importación, mientras Puerto Bolívar se ha representado por tener mayor movimiento de exportación superando el 89%.

3. PREPARACIÓN DE MERCANCÍAS PARA ENVÍOS INTERNACIONALES

Para el transporte internacional de mercancías el embalaje juega un papel importante, en el caso del banano este es colocado en cajas de cartón reforzado que protege a la fruta, este material además contiene el identificador de código de barras el mismo que indica la semana de embarque, número de productor y fecha de embarque; así también deberá visualizarse el país exportador (la marca respectiva) y el importador.

Para mantenimiento de la fruta perecible se deberá monitorear la temperatura del contenedor refrigerado la misma que no debe bajar de 13. 4° y así también tomar en cuenta la capacidad del mismo a fin de contabilizar con exactitud la cantidad de mercancía exportada en pallets que deben estar asegurados con zunchos, además los pallets deben estar en óptimas condiciones de modo que no exista contaminación de la fruta durante el trayecto al puerto de destino.

4. IMPACTO ECONÓMICO EN EL COMERCIO MUNDIAL DURANTE LA PANDEMIA DEL COVID 2019

El comercio internacional en gran medida se paraliza en diciembre de 2019, producto de la emergencia sanitaria originada en Wuhan China, un mes más tarde esta se extendió por todos los continentes las declaraciones fueron tomadas por la Organización Mundial de Salud (OMS); a raíz de esta situación grandes, medianas, y pequeñas empresas se ven confinadas para frenar el brote de la enfermedad. El impacto económico ocasionó que se eleven los costos de importación los mismos que son el resultado de las operaciones que se cargan al valor final de un producto, es decir son gastos que se ocasionan al ingresar mercadería extranjera al territorio nacional hasta las instalaciones de una empresa; por lo tanto, estos corresponden a: flete, seguro, impuestos arancelarios, gastos administrativos, etc. (Albán, García, & Julio, 2020)

La importación de productos se sintetiza en medidas arancelarias proteccionistas, las barreras comerciales arancelarias en una importación se identifican a través del pago de un tributo que es un porcentaje aplicado sobre el producto extranjero; mientras que, las barreras no arancelarias hacen referencia a documentación, revisiones técnicas de calidad, registros fitosanitarios que son necesarios para que pueda ingresar el producto a un determinado país. (Baena Rojas, 2018, pág. 549)

Por lo tanto, el arancel que se fija a las importaciones tiene como finalidad contrarrestar la competencia, reducir las importaciones, proteger la producción nacional para que el comercio local sea justo y equitativo. (Padín, 2019)

Las importaciones de ciertos bienes se vieron afectados, a modo de ejemplo los productos más afectados fueron: manufacturas, minería, industria automotriz y en cuanto a servicios el turismo

declinó tras el cierre de fronteras y en las exportaciones los bienes de mayor consumo fueron productos agrícolas y los de menor flujo “suministros y materiales industriales, vehículos, piezas, motores automotrices y bienes de capital” (Zelicovich & Romero, 2020, pág. 43).

Otra consecuencia de la pandemia dejó como resultado variación negativa en relación al Producto Interno Bruto PIB de cada país, así mismo se palparon altas tasas de desempleo, a consecuencia de la reducción de personal y cierre de establecimientos. El incremento de precios en bienes de primera necesidad dejó como resultado mayor pobreza y menor poder de adquisición en países en vías de desarrollo.

4.1. EFECTO DEL COVID 19 EN LA COMERCIALIZACIÓN MUNDIAL DEL BANANO.

A raíz de la pandemia las restricciones fitosanitarias se hicieron presente a fin de proteger al consumidor, durante la pandemia el comercio internacional vivió escenarios muy duros que se vieron reflejados en la balanza comercial, a inicios del 2019 la demanda de productos tradicionales aumentó al 1.6% , pero a medida que el virus se propagó en todo el mundo, y surgió la recesión de áreas logísticas portuarias y escasez de contenedores dejó como resultado un déficit en balanzas comerciales de principales países exportadores de banano como son: Ecuador, Filipinas, Costa Rica, Colombia y Guatemala. Adicionalmente a ello las exportaciones ecuatorianas disminuyeron debido a la baja inversión y compras de principales socios comerciales ubicados en China, Europa y Estados Unidos, la Organización Mundial del Comercio señala un declive del comercio internacional en todos los continentes. (Quevedo-Barros, Vásquez-Lafebre, Quevedo-Vázquez, & Pinzón-Prado, 2020)

4.2. EFECTO DEL COVID 19 EN LAS EXPORTACIONES DE BANANO DE ECUADOR

Se denomina exportación a la salida de bienes desde el territorio nacional hacia mercados internacionales. La productividad de un país se basa en la capacidad de producción y de satisfacer la demanda local siendo protegidos por aranceles para enfrentar a la competencia. Las exportaciones a menudo se ven limitadas por aspectos económicos que son: materiales indirectos (embalaje), costos por transporte y aranceles a la importación colocados por el país de destino. (Pastor, 2017, pág. 46)

En Ecuador se hacen uso de 3 regímenes de exportación de acuerdo al fin que será sometido el bien a exportar, los mismos que son diferenciados por una numeración única y podrán ser vistos en el portal web de la SENAE. Regímenes aduaneros a la exportación:

(40) Exportación definitiva.

(50) Exportación temporal para reimportación en el mismo estado.

(51) Exportación temporal para perfeccionamiento pasivo.

Es importante destacar que en el comercio internacional prevalece documentación de suma importancia para que el comprador pueda nacionalizar su mercancía en el país de destino; como son: a) factura comercial que será emitida por el vendedor, en esta se encuentra el incoterms de negociación, valor FOB, flete, además de la forma de pago y condiciones de entrega. b) packing list: es entregada por el vendedor, aquí se puede visualizar peso neto, bruto, descripción del producto e información de contacto del exportador e importador.

La actividad portuaria en Ecuador es relevante para la economía del país, su puerto al estar ubicados en sus regiones costeras permite que el comercio se extienda con países vecinos y el resto del mundo.

Para que las actividades portuarias sean encaminadas con eficiencia debe existir un sistema armonizado entre sus instalaciones, área logística, administrativa, comercial, de modo que reflejen conexión de sus áreas y capacidad de almacenamiento. Según Vallejo Luna, Jara López, & Muñoz Cárdenas, 2020 “eficiencia portuaria se evalúa por la capacidad para captar, concentrar, manejar y distribuir mercancías” (pág. 937). De esta manera es importante definir al término logística como el conjunto de actividades prediseñadas para dar seguimiento a las operaciones dentro de una organización, sin considerar su tamaño porque el resultado consiste en optimizar los recursos y procesos internos o externos. (Álzate & Pérez, 2018)

Durante el primer trimestre del periodo 2021, los puertos han tenido mayor afluencia de cargas contener izadas en comparación al periodo 2020 a raíz de la cuarentena, el volumen ha incrementado en la importación de artículos tecnológicos y a su vez descienden los productos no tradicionales, la producción nacional se ve afectada por el incremento en precios tanto para fletes e insumos de producción siendo el caso del banano.

Según la Federación Ecuatoriana de Exportadores FEDEXPOR las exportaciones no petroleras representaron un crecimiento anualizado de 9% al periodo enero-agosto de 2021 (Ver ilustración 1). En valor exportado, el rubro no petrolero alcanzó \$10.062 millones de dólares y constituyó el 60% del total de exportaciones (Federación Ecuatoriana de Exportadores, 2021).

Ilustración 1 Exportaciones no petroleras



Fuente: Banco central del Ecuador (2021)

Según datos expuestos por Federación Ecuatoriana de Exportadores (2021), las exportaciones tradicionales crecieron en un 7%, sin embargo, el banano presentó un decrecimiento del -10% hasta agosto de 2021 (Ver ilustración 2), mientras que el camarón tuvo un crecimiento del 27% durante el mismo periodo, en cuanto a las exportaciones no tradicionales crecieron en un 25% teniendo como resultado mayor volumen de exportación las flores y el enlatado de pescado (pág. 5).

Ilustración 2 Productos tradicionales

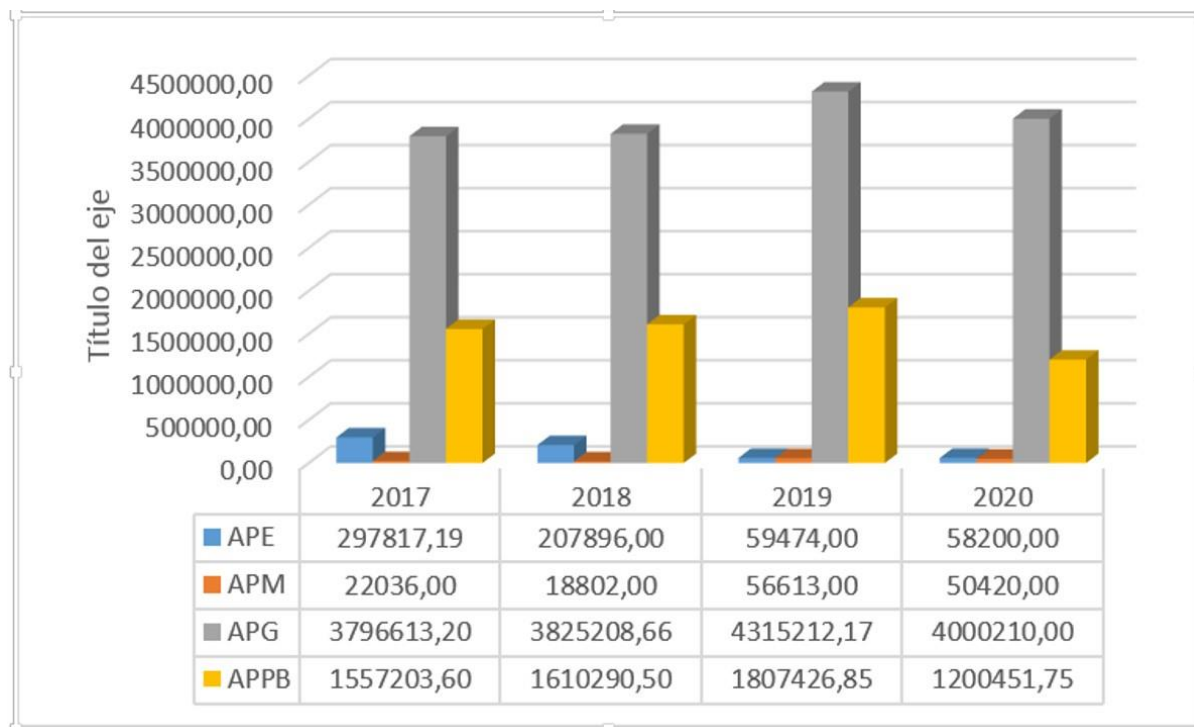


Fuente: Banco central del Ecuador (2021)

A continuación, se mostrará el volumen de cargas desde puertos marítimos ecuatorianos a los periodos correspondientes: 2017-2018-2019. Para ello se tomará en cuenta las siguientes

abreviaturas: APG: Autoridad Portuaria de Guayaquil, APPB: Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, APE: Autoridad Portuaria de Esmeraldas, APM: Autoridad Portuaria de Manta.

Ilustración 3 Exportaciones en miles de dólares



Fuente: Subsecretaría de puertos y transporte marítimo

Como se puede apreciar los mayores volúmenes de carga fueron exportados desde Autoridad Portuaria de Guayaquil, sin embargo, durante los periodos del 2017 al 2019 mantuvieron un crecimiento promedio al 3% alcanzando una cifra exportada de \$4.315.212,17 es decir fue menor a comparación al periodo 2020, en el cual la recesión económica se evidenció de principales sectores productivos del país.

5. ANÁLISIS DE COSTOS (PRECIOS) DE LOS FLETES INTERNACIONALES: MARÍTIMOS

Los fletes marítimos internacionales actualmente debido a la escasez de contenedores, la inadecuada infraestructura de los puertos y a la recuperación global del comercio ha dejado como consecuencia los incrementos en precios de fletes en dependencia a la capacidad de un contenedor de almacenamiento sea de 20 o 40 pies, los valores suman hasta el 60% en comparación a periodos anteriores antes del coronavirus.



Fuente: UNCTAD

Como se puede apreciar en la figura # 1; en fechas actuales en consideración a las tres primeras semanas del mes de enero para la movilización de contenedores de 40 pies, los valores más altos fueron pagados desde Shanghái hasta Rotterdam rodeando los \$14.000 dólares estadounidenses; mientras que los menores se ubican desde New York hasta Róterdam manteniéndose al margen de \$1.200 dólares.



Fuente: UNCTAD

Durante el mes de septiembre del año 2021 se evaluaron las tarifas de fletes al contado siendo la más costosa con destino desde Shanghái hasta New York con valores por encima de los \$15.000,00 dólares mientras que el más bajo representó la ruta desde Los Ángeles hasta Shanghái, lo que indica que durante el periodo 2021 los valores fueron más altos y estuvo afectado el sector exportador.

6. EFECTOS DE LA “CRISIS DE LOS CONTENEDORES” A NIVEL MUNDIAL

Los costos de transporte han triplicado sus precios, las tarifas son fijadas en relación al país exportador principalmente la de mayor costo proviene de China, durante el tercer trimestre del periodo 2021 los precios en fletes para movilizar contenedores de 40 pies llegaron a un valor de 11.000,00 con destinos a los continentes europeo y Norteamérica. El tiempo en atrasos promedio en cuanto a llegada de los buques también vienen siendo un problema, si antes un buque llegaba atrasado un plazo de 4 a 5 días hoy les toma alrededor de 7 a 8 días. En relación al movimiento de la carga hacia los puertos de destinos por ejemplo desde Pekín a Chicago el número de días se extendió de 30 a 70 días.

Otro de los factores que ocasionó la escasez de contenedores fue el cierre de fronteras de China, es así como se restringió el comercio mundial para frenar el brote del Covid-19 (Sánchez, 2020, pág. 463). Es así como luego al periodo de 3 meses el comercio global empezó a fluir y los procesos de despachos se vieron aglomerados y por ende la demanda de los consumidores fue mayor en relación a compras de artículos tecnológicos, bienes y enseres. Sin embargo, debido a los continuos brotes del virus las descargas de contenedores escasearon de forma que el flujo de buques afectó a varios puertos de todos los continentes. Otro de los fenómenos que bloqueó el paso de buques por el Canal de Suez fue porque se encalló y removerlo tomó un tiempo de 6 días.

En cuanto al sistema logístico portuario se estima que un gran buque portacontenedores tiene la capacidad de movilizar alrededor de 24 mil contenedores de 20 pies, pero para ello las infraestructuras de los puertos deberán estar preparadas para agilizar sus despachos de forma eficiente. La escasez de contenedores se originó debido a que gran parte de ellos se encuentran estancados en países como Estados Unidos, es decir se quedan paralizados en lugares donde ya no son necesarios, mientras que países como China demandan contenedores y se congestiona el sistema logístico.

7. ANÁLISIS DE LAS EXPORTACIONES DE BANANO EN LOS PRINCIPALES MERCADOS INTERNACIONALES (DESTINOS ECUADOR)

Ecuador es reconocido a nivel internacional por su calidad de banano, el mismo que es apetecido por varios países, la balanza comercial ecuatoriana durante muchos años se ha visto favorecida gracias a la exportación de este producto tradicional. Sin embargo, a raíz de la pandemia cerró el periodo 2019 con un valor de 87.251 miles de dólares; la fruta estaba en todo el auge a nivel

internacional. A continuación, se presenta una tabla que indica los principales países importadores de producto: 080310 Plátanos frescos o secos que son exportados por Ecuador.

Tabla 2 Principales importadores de banano

Importadores	2016	2017	2018	2019	2020
Estados Unidos	58.015	57.001	66.202	87.251	65.492
América					
Chile	2.116	4.379	6.524	7.597	10.617
España	3.319	3.542	5.101	7.621	8.958
Bélgica	8.217	5.950	6.820	6.225	4.160
Países Bajos	4.036	6.500	4.887	2.985	2.587
Italia	1.443	1.285	3.540	3.037	2.008
Reino Unido	1.372	2.625	1.915	2.088	1.976
Arabia Saudita	0	0	1.895	1.202	1.811
Colombia	3.794	820	2.054	1.680	1.328
Argentina	461	51	352	1.040	1.305

Alemania	1.238	1.917	1.740	1.617	813
Sudáfrica	165	167	265	410	535
China	0	0	253	0	483

Fuente: Banco Central del Ecuador.

Según datos estadísticos el principal destino del banano es Estados Unidos, seguido de Chile, Bélgica y Países Bajos, durante los periodos de 2016 al 2019 las exportaciones se elevaron, como resultado a sus operaciones en consideración a los 13 destinos al periodo 2019 las cifra exportada alcanzó los \$122.753 miles de dólares mientras que al periodo del 2020 los valores descendieron drásticamente a \$102.073 a causa del covid-19, el incremento de fletes navieros, la escasez de contenedores, la caída del precio de la fruta por producción fueron motivos para que el Producto Interno Bruto (PIB) decreció en aspectos macro y microeconómicos como: menor flujo de capital, disminución de exportaciones tradicionales: camarón, banano, cacao, flore y atún, reducción del consumo de bienes y servicios.

8. ANÁLISIS DE LOS COSTOS DE EXPORTACIÓN PARA EL BANANO ECUATORIANO.

En principio los costos de exportación se derivan de los gastos de exportación y procesos internos que se realizan para la producción o transformación de materia prima en producto final. Para la exportación de banano, se requiere primeramente de contenedores refrigerados, adicional a ello

necesitan pallets y zunchos de plástico para dar equilibrio a las cajas de banano a fin de no estropear la fruta.

A continuación, se detallan los costos para la exportación de banano:

Ilustración 6 Costos de exportación

EXPORTACIÓN DE BANANO					
EQUIPO: Contenedor 40 pies refrigerado					
PALLETS: 22 (49 cartones por pallet)					
PUERTO SALIDA: Guayaquil					
PUERTO DESTINO: Dubái					
Precio oficial caja de banano			\$ 6,25	Precio oficial caja de banano	
Precio de 1080 cajas			\$ 6.750,00		
Transporte interno			\$ 410,00	Salida desde Prov. de El Oro	
Agencia aduanera			\$ 180,00	Tarifa referencial	
Certificado de origen			\$ 10,00		
Certificado fitosanitario			\$ 7,00		
Costos navieros			\$ 210,00		
Costos por manipulación en puerto			\$ 160,00		
Costos portuarios			\$ 92,00		
Total gastos internos			\$ 1069,00		
TOTAL FOB	FLETE INTERNACIONAL			SEGURO	CIF
\$7.819,00	Puerto	T/T	Flete	1%	\$16.019
	Dubái	40 días	\$8200,00		

Elaboración: Propia

Adicional a ello el flete internacional hacia otros destinos dependerá de la ubicación geográfica del mismo, de modo que valores oscilan desde \$1.500,00 a \$15.000,00

SOLUCIÓN AL CASO PRÁCTICO

La construcción del Canal de Suez provocó el incremento de fletes navieros, como se conoce; la tarifa de fletes es importante dentro del comercio mundial debido a que el 80% de los productos son transportados vía marítima como es el caso de productos de primera necesidad, vestimenta y alimentos; lo que representa un estado crítico a consecuencia del Covid-19. Los valores no solo afectan únicamente al sector exportador o importador sino al consumidor debido a que el precio final a pagar se incrementa.

Entre los factores que inciden al aumento de los valores de fletes son:

- Cambio en la modalidad de consumo, se dispararon las compras en líneas de productos manufacturados debido a las medidas de control sanitario empleadas por los gobiernos.
- El cierre de fronteras y considerando que China tiene 8 de los más grandes puertos marítimos que movilizan altos volúmenes de productos, además a ello las causas naturales como tifones frenaron sus actividades y por último el cierre de puertos para contrarrestar la pandemia.
- A medida en que se frenaron los contagios, los comerciantes empezaron a adquirir mayores volúmenes de carga para solventar la demanda ante nuevas restricciones o rebotes, lo que tuvo como resultado escasez de contenedores vacíos en destinos como China ya que los mismos se encuentran varados en su mayoría en países de América y Europa.
- Grandes compañías que se dedican a la fabricación de automóviles debido al alza en el precio de fletes, están contratando sus propios buques para movilizar los mismos lo que genera una congestión en el tránsito marítimo.

- Sobrante de contenedores vacíos quedaron varados en puertos donde no eran útiles, los países afectados repuntan a aquellos en vías de desarrollo como son: Sudamérica y África occidental, ya que requieren de suministros y medicamentos para batallar con la pandemia y es que en estos destinos llegaron a triplicarse los fletes en valores por encima del 440%.

- Los importadores en caso de necesitar contenedores, deberán pagar el doble a considerar el estado vacío y lleno; es uno de los casos de aquellos exportadores de Asia que necesitan que los contenedores retornen a su punto de partida.

- La escasa exportación, es decir la posibilidad de que un contenedor retorne es baja debido a que el consumo aumenta (importación) pero las ventas son bajas (exportación), razón por la cual las operadoras de transporte no les resulta devolver los contenedores vacíos.

CONCLUSIONES

- El comercio internacional por vía marítima frena a consecuencia de la poca inversión para mejorar las infraestructuras de los puertos, en principio ocasionó congestión en el descargue de contenedores.
- El incremento de fletes aumenta a raíz del poco desplazamiento de contenedores en puertos desde sus puntos de origen a los de destinos, la demanda de productos en línea tuvo como resultado las exportaciones de grandes volúmenes de carga desde China hacia el resto del mundo, sin embargo, las exportaciones han disminuido por lo tanto los contenedores no pueden salir de los puertos.
- Las exportaciones bananeras ecuatorianas se ven afectadas porque importan materiales y suministros de fabricación, por ende, sus costos de producción aumentan y no se ven favorecidos de acuerdo al precio oficial de la caja de banano, que minimizan sus ganancias operacionales en exportación.

RECOMENDACIONES

- Con la intención de precautelar la comercialización internacional, se recomienda reformar la facilitación al comercio a fin de que sea económico. No es necesario que las plazas de trabajo se reduzcan, en su lugar se debería reorganizar los procesos logísticos portuarios a fin de que el contacto físico sea escaso y cada departamento se especialice en sus tareas, modernizando sus procesos y la cadena de suministro.
- Agilizar los procesos de despacho y tránsito de mercancías, para que el sistema portuario no se vea estancado y logren despachar los contenedores a medida que se recuperan las exportaciones de bienes o suministros.
- Equilibrar, reorganizar las actividades de los trabajadores en puertos para que no exista cercanía y puedan operar evitando contagios masivos; así mismo las grandes fábricas deberán producir con el personal suficiente para que no existan retrasos en sus entregas.
- Mejorar la infraestructura de los puertos de maneras que existan mayor número de grúas que permitan descargar los contenedores en el menor tiempo posible.
- Impulsar el desarrollo económico de países en vías de desarrollo a fin que las exportaciones crezcan y los contenedores sean utilizados en países necesitados.

BIBLIOGRAFÍA

- Albán, J., García, D., & Julio, T. (2020). Costos de importación de productos textiles y su incidencia en la utilidad empresarial. Universidad Ciencia y Tecnología.
- Álzate, J., & Pérez, S. (2018). Logística: punto de inflexión del mercado moderno. *Revista científica de anfibios*, 1(2), 21-27.
- Ánson, J., Arvis, J.-F., Boffa, M., Helble, M., & Shepherd, B. (2020). Time, uncertainty and trade flows. *The World Economy*, 43(9), 2375-2392.
- Baena Rojas, J. J. (2018). Barreras arancelarias y no arancelarias como restricciones al comercio internacional. *Revista Venezolana de Gerencia*, 543-562.
- EL Universo. (22 de 01 de 2022). El sector exportador bananero cerró 2021 con el envío de 376 millones de cajas, un 2,5 % menos que 2020. EL Universo.
- Federación Ecuatoriana de Exportadores. (2021). Reporte estadístico de comercio exterior. Quito.
<https://drive.google.com/file/d/1DvNT1NIpAb5ZXJV9VXIriWKHS4UBfAzA/view>
- Giménez Morera, A., Ferrer Arranz, J. M., & Bonet Juan, M. A. (2020). Organización y gestión del comercio internacional. Valencia: Editorial Universitat Politècnica de València. Editorial Universitat Politècnica de Valencia: <http://hdl.handle.net/10251/136694>
- Laxe, F. G. (2018). El transporte marítimo y los desarrollos portuarios: el nuevo rol de las alianzas marítimas en el tablero internacional. *Estudios de economía aplicada*, 36(3), 647-668.

- Noboa Zambrano, H. A., Saltos Mendoza, M. F., & Suárez, N. R. (2019). Normativa de las operaciones portuarias y su aporte en la seguridad marítima de Manta. *Dominio de las Ciencias*, 5(2), 611-643.
- Padin, J. M. (2019). Los aranceles aduaneros como herramienta de protección comercial. Límites y alternativas para repensar el caso argentino. *Ensayos de Economía*, 115-136.
- Pastor, G. (2017). Peru: Te External and Internal Adjustment Challenge. *Revista de Economía, Finanzas y Negocios Internacionales*, 1(1), 11-67.
- Quevedo-Barros, M. R., Vásquez-Lafebre, L. M., Quevedo-Vázquez, o. O., & Pinzon-Prado, L. T. (2020). COVID-19 y sus efectos en el comercio internacional. Caso Ecuador. *Dominio de las Ciencias*, 6(3), 1006-1015.
- Sánchez, B. C. (2020). El transporte marítimo internacional entre el cambio climático y el coronavirus. *bie3: Boletín IEEE* (18), 451-468.
- Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. (2022). Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. Obtenido de <https://www.aduana.gob.ec/organizacion-mundial-de-comercio-omc/>
- Urrosolo Muñoz, M. J., & Martínez Martínez, E. M. (2018). *Gestión administrativa del comercio internacional*. España: Ediciones Paraninfo. Obtenido de https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=mpBXDwAAQBAJ&oi=fnd&pg=PP1&dq=comercio+internacional+definicion&ots=Rzh1Mn3hbG&sig=Du_bMyei92reCTIuKJdv_DKhzd8#v=onepage&q&f=false

Vallejo Luna, A. P., Jara López, A. A., & Muñoz Cardenas, J. V. (2020). Gestión administrativa de las operaciones marítimas. *Revista Arbitrada Interdisciplinaria Koinonía*, 5(3), 928-955.

Zelicovich, J., & Romero, C. (2020). El impacto del COVID-19 en las relaciones comerciales internacionales. *Notables de la Ciencia*, 41-49.