



**UTMACH**

**FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES**

**CARRERA DE COMERCIO EXTERIOR**

**Estrategias logísticas para contrarrestar los efectos de incremento de los costos de los fletes marítimos en las importaciones de empresas del cantón Machala en el año 2021**

**NARVÁEZ SOLÓRZANO JOSELYN MADELAINE  
LICENCIADA EN COMERCIO EXTERIOR**

**MACHALA  
2022**



**UTMACH**

**FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES**

**CARRERA DE COMERCIO EXTERIOR**

**Estrategias logísticas para contrarrestar los efectos de incremento de los costos de los fletes marítimos en las importaciones de empresas del cantón Machala en el año 2021**

**NARVÁEZ SOLÓRZANO JOSELYN MADELAINE  
LICENCIADA EN COMERCIO EXTERIOR**

**MACHALA  
2022**



**UTMACH**

**FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES**

**CARRERA DE COMERCIO EXTERIOR**

**ANÁLISIS DE CASOS**

**Estrategias logísticas para contrarrestar los efectos de incremento de los costos de los fletes marítimos en las importaciones de empresas del cantón Machala en el año 2021**

**NARVÁEZ SOLÓRZANO JOSELYN MADELAINE  
LICENCIADA EN COMERCIO EXTERIOR**

**SANCHEZ MALDONADO MARCO FABRICIO**

**MACHALA  
2022**

# Revisión

*por* Madelaine Narváez

---

**Fecha de entrega:** 05-sep-2022 02:37a.m. (UTC-0500)

**Identificador de la entrega:** 1892969897

**Nombre del archivo:** Titulaci\_n-Turnitin.docx (1.34M)

**Total de palabras:** 12836

**Total de caracteres:** 68757

# Revisión

## INFORME DE ORIGINALIDAD

7%

INDICE DE SIMILITUD

5%

FUENTES DE INTERNET

1%

PUBLICACIONES

2%

TRABAJOS DEL ESTUDIANTE

## FUENTES PRIMARIAS

1	<a href="http://www.ntn24.com">www.ntn24.com</a> Fuente de Internet	2%
2	Submitted to Universidad Técnica de Machala Trabajo del estudiante	2%
3	<a href="http://www.oalib.com">www.oalib.com</a> Fuente de Internet	1%
4	<a href="http://www.timetoast.com">www.timetoast.com</a> Fuente de Internet	1%
5	<a href="http://www.efinancierocr.com">www.efinancierocr.com</a> Fuente de Internet	1%
6	<a href="http://repositorio.puce.edu.ec">repositorio.puce.edu.ec</a> Fuente de Internet	1%

Excluir citas

Activo

Excluir coincidencias < 1%

Excluir bibliografía

Activo

## CLÁUSULA DE CESIÓN DE DERECHO DE PUBLICACIÓN EN EL REPOSITORIO DIGITAL INSTITUCIONAL

La que suscribe, NARVÁEZ SOLÓRZANO JOSELYN MADELAINE, en calidad de autora del siguiente trabajo escrito titulado Estrategias logísticas para contrarrestar los efectos de incremento de los costos de los fletes marítimos en las importaciones de empresas del cantón Machala en el año 2021, 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.

La autora declara que el contenido que se publicará 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.

La autora 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.



---

NARVÁEZ SOLÓRZANO JOSELYN MADELAINE

0750212300

UNIVERSITAS  
MAGISTRO-  
RUM  
ET SCHOLARIUM

## **DEDICATORIA**

Primero a Dios, por la vida y su bondad conmigo, para seguir adelante y culminar con éxito mis estudios universitarios.

Me llena de orgullo y satisfacción dedicar el presente proyecto de titulación a mis padres, quienes han sido mi pilar fundamental a lo largo de esta etapa y han celebrado conmigo cada triunfo en mi vida académica.

A mis abuelitos, tíos y primos, gracias por confiar en mí, por ser parte de mi vida y por permitirme ser parte de su orgullo.

A mí misma, por mi sacrificio y dedicación durante estos años que me han llevado a cumplir con mi tan anhelada meta y convertirme en una profesional de valor.

A Loki.

## AGRADECIMIENTOS

- Agradezco a Dios, por la sabiduría para cumplir mis objetivos y por permitirme tener una experiencia grata con mi carrera universitaria.
- A mis padres, abuelitos y familiares, por su apoyo incondicional durante estos años y sus consejos para formarme como persona de bien en mi vida personal y profesional.
- Un agradecimiento especial a mi tía, Ing. Ligia Narváez, por haberme guiado a lo largo de mi carrera universitaria y haberme brindado el apoyo y consejos para desarrollarme profesionalmente.
- A mi grupo de amigas incondicionales que hice en el pre universitario, por el apoyo mutuo durante estos años de estudio.
- A mis docentes que me han visto crecer como persona y que gracias a sus conocimientos hoy me siento dichosa y contenta de culminar con este proyecto, en especial al Dr. Luis Carmentate, Ing. Jimmy Díaz e Ing. Eduardo Arias, por su guía para la realización de este trabajo.
- Un agradecimiento especial a mi tutor Ing. Marco Sánchez, por haber respaldado mi tema y confiar en mis capacidades para desarrollarlo de la mejor manera. Por su paciencia para guiarme durante el proceso, sus consejos y correcciones hoy culmino este trabajo.
- Al Ing. Milton Solórzano, quien, con su experiencia y conocimiento, me orientó en la investigación de este proyecto.
- A mis amigos, familiares y demás conocidos que aportaron sus conocimientos.
- Finalmente agradezco a mi alma mater, la Universidad Técnica de Machala por haberme dado la oportunidad de prepararme como profesional en Comercio Exterior y expandir mis conocimientos.

## RESUMEN

El incremento de los fletes marítimos tras la pandemia ha afectado el dinamismo del comercio internacional, ocasionando grandes preocupaciones a los importadores, ya que el aumento de los costos logísticos se traduce en un aumento en el precio de los bienes de consumo. El principal objetivo de esta investigación es contrarrestar los efectos del incremento de los costos de fletes marítimos en las importaciones de empresas del cantón Machala en el año 2021.

En el presente proyecto de investigación se elaboraron “Estrategias logísticas para contrarrestar los efectos del incremento de los costos de fletes marítimos en las importaciones de empresas del cantón Machala en el año 2021” y cuya formulación del problema científico fue: ¿Cómo contrarrestar los efectos del incremento de los costos de fletes marítimos en las importaciones de empresas de Machala en el año 2021?, para la elaboración del proceso investigativo se han empleado varios métodos, los cuáles han permitido tener una visión más general del estudio realizado, y los temas tratados han sido validados y sustentados por medio de varias investigaciones de carácter científico, y así mismo han permitido realizar sugerencias en relación al tema estudiado.

Los métodos teóricos utilizados han sido el histórico-lógico, analítico-sintético, inductivo-deductivo, modelación y sistemático; mientras que los métodos empíricos han sido empleados la revisión documental donde se analizará el incremento de los fletes marítimos y la entrevista dirigida, la misma que fue realizada a expertos en el tema portuario y aduanero y a operadores de comercio exterior, para obtener información que permita fundamentar las estrategias logísticas para las empresas importadoras del cantón Machala. Finalmente, la principal conclusión obtenida fue que la elaboración de estrategias logísticas para las empresas importadoras del cantón Machala para contrarrestar los efectos del incremento de los costos de fletes marítimos.

**Palabras claves:** comercio internacional, estrategias logísticas, fletes marítimos, incremento, importación.

## **ABSTRACT**

The increase in maritime freight costs following the pandemic has affected the dynamism of international trade, causing great concern to importers, since the increase in logistics costs translates into an increase in the price of consumer goods.

The main objective of this research is to counteract the effects of the increase in maritime freight costs on imports of companies in the Machala canton in the year 2021.

In the present research project "Logistic strategies to counteract the effects of the increase in maritime freight costs on the imports of companies in the canton of Machala in the year 2021" was elaborated and the formulation of the scientific problem was: How to counteract the effects of the increase in maritime freight costs on the imports of companies in Machala in the year 2021? For the elaboration of the research process, several methods have been used, which have allowed us to have a more general vision of the study carried out, and the topics covered have been validated and supported by means of several scientific investigations, and have also allowed us to make suggestions in relation to the topic studied. The theoretical methods used were the historical-logical, analytical-synthetic, inductive-deductive, modelling and systematic; while the empirical methods used were the documentary review where the increase in maritime freight rates will be analyzed and the directed interview, which was carried out with experts in the port and customs area and with foreign trade operators, to obtain information to support the logistics strategies for the importing companies of the Machala canton. Finally, the main conclusion obtained was that the development of logistics strategies for importing companies in the Machala canton to counteract the effects of the increase in maritime freight costs.

**Keywords:** international trade, increase, import, logistics strategies, sea freight.

## ÍNDICE GENERAL

RESUMEN .....	9
ABSTRACT.....	10
ÍNDICE GENERAL .....	11
LISTA DE ILUSTRACIONES Y TABLAS .....	14
INTRODUCCIÓN .....	15
CAPÍTULO 1. DIAGNÓSTICO Y CONCEPTUALIZACIÓN DEL OBJETO DE ESTUDIO .....	18
1.1 Marco teórico .....	18
1.1.1 Antecedentes históricos.....	18
1.1.2 Antecedentes conceptuales y referenciales.....	19
1.1.2.1 Importación.....	19
1.1.2.2 Transporte Internacional.....	20
1.1.2.3 Fletes marítimos.....	21
1.1.2.4 Logística.....	21
1.1.2.5 Gestión logística .....	22
1.1.2.6 Procesos logísticos de importación.....	22
1.1.2.7 Estrategias logísticas.....	23
1.1.2.8 Cadena de suministro.....	23
1.1.2 Antecedentes contextuales.....	24
CAPÍTULO 2. METODOLOGÍA .....	26
2.1 Tipo de investigación.....	26
2.2 Paradigma o perspectiva general.....	26
2.3 Población y muestra.....	26
2.3.1 Población .....	26
2.3.2 Muestra .....	26
2.4 Métodos teóricos.....	26

2.4.1 Histórico–lógico .....	26
2.4.2 Analítico-sintético e inductivo-deductivo .....	26
2.4.3 Modelación .....	27
2.4.4 Sistemático .....	27
2.4.5 Métodos empíricos con los materiales utilizados .....	27
2.5 Técnicas estadísticas o matemáticas para el procesamiento de los datos obtenidos. .....	27
<b>CAPÍTULO 3. DESCRIPCIÓN Y ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS .....</b>	<b>28</b>
3.1 Fundamentación teórica del aporte práctico .....	28
3.2 Análisis de datos .....	28
3.2.1 Análisis en las importaciones .....	28
3.2.2 Análisis de los costos de fletes marítimos .....	37
3.2.3 Entrevista .....	41
3.2.3.1 Formato de la entrevista .....	42
3.2.4 Análisis de las entrevistas .....	43
3.2.4.1 Entrevista aplicada a especialista de comercio exterior .....	43
3.2.4.3 Entrevista aplicada a operadores de comercio exterior del cantón Machala .....	46
3.3 Estrategias logísticas .....	49
3.3.1 Logística integral .....	49
3.3.2 Calidad de proceso logístico y cadena de suministro .....	50
3.3.3 Transporte interno .....	50
3.3.4 Importaciones por fechas estratégicas .....	51
3.3.5 Importaciones por el Terminal Portuario de Puerto Bolívar .....	52
3.3.6 Nuevas rutas logísticas .....	52
<b>CAPÍTULO 4. DISCUSIÓN .....</b>	<b>54</b>
4.1 Discusión de la investigación .....	54

CONCLUSIONES .....	57
RECOMENDACIONES.....	59
BIBLIOGRAFÍA .....	60
ANEXOS .....	65
Anexo 1. Empresas Importadoras de la Ciudad de Machala .....	65
Anexo 2. Entrevista dirigida a especialistas de comercio exterior.....	67
Anexo 3. Entrevista dirigida a operadores de comercio exterior de Machala .....	69
Anexo 4: Estudio de documentos.....	71
Anexo 5: Evidencia de las entrevistas.....	72

## LISTA DE ILUSTRACIONES Y TABLAS

Gráfico 1. Importaciones del Ecuador.....	28
Gráfico 2. Variación porcentual de las importaciones en Ecuador .....	29
Gráfico 3. Importaciones en Ecuador por Grupo en el año 2019.....	30
Gráfico 4. Importaciones en Ecuador por Grupo en el año 2020.....	31
Gráfico 5. Importaciones en el Ecuador por Grupo en el año 2021 .....	32
Gráfico 6. Tarifas de fletes marítimos semanales de rutas principales por Shanghai Containerized Freight Index.....	38
Gráfico 7. Tarifas de flete por contrato 2018-2020 .....	39
Gráfico 8. ConTex Index - Tendencias de las tarifas del mercado en sincronía con las tarifas del flete contado.....	39
Gráfico 9. Tarifas de fletes marítimos de ida y regreso 2019-2022 .....	40
Gráfico 10. Tarifas de fletes transpacífico 2019-2022.....	41
Tabla 1. Evolución mensual de las Importaciones en Ecuador 2019-2021 expresadas en valor FOB .....	33
Tabla 2. Evolución mensual de las Importaciones en Ecuador 2019-2021 expresadas en Toneladas Métricas .....	34
Tabla 3. Importaciones de Ecuador – País de procedencia 2019 .....	35
Tabla 4. Importaciones de Ecuador – País de procedencia 2020 .....	36
Tabla 5. Importaciones de Ecuador - Destino 2021.....	37
Tabla 6. Triangulación de las entrevistas .....	46

## INTRODUCCIÓN

El comercio mundial de contenedores por vía marítima ha tenido una tendencia descendente desde la irrupción de la pandemia. Tras la pandemia, la industria China, el principal proveedor mundial, no trabajó con normalidad debido a las restricciones impuestas por el gobierno para evitar un rebrote de COVID-19. Lo que genera que los contenedores que llevan y traen mercadería se queden estancados en los puertos lo que ocasiona congestión y desabastecimiento. Las empresas orenses, que se dedican a la importación de bienes desde China, han sido quienes han evidenciado los efectos de esta congestión y desabastecimiento que se traduce en el incremento de los costos de fletes marítimos.

Actualmente, cerca del 80% de los bienes que se consumen en el mundo son transportados vía marítima, por lo cual, la falta de oferta de espacio en transporte marítimo y sus elevados costos, repercuten de manera significativa en todo el comercio mundial. Todo esto ocasiona grandes preocupaciones a los importadores, debido a que el aumento de los costos logísticos se traduce en un aumento en el precio de los bienes de consumo. En consecuencia, esta investigación tiene como problema científico: ¿cómo contrarrestar los efectos del incremento de los costos de fletes marítimos en las importaciones de empresas de Machala en el año 2021?, teniendo como objeto de estudio el proceso de importación vía marítima.

Lo que permitió identificar entre las causas que originan este incremento en los fletes marítimos los estragos en el transporte marítimo ruta Asia-América post pandemia y actualmente con las nuevas restricciones en China debido a rebrotes de COVID-19, el atasco en la cadena logística, la reactivación económica a nivel mundial, así mismo se evidenció una escasez de productos importados en temporadas navideñas durante el año 2021, teniendo como objetivo de investigación contrarrestar los efectos del incremento de los costos de fletes marítimos en las importaciones de empresas del cantón Machala en el año 2021, mediante la implementación de estrategias logísticas para las empresas importadoras.

Al tratarse de un tema que actualmente está ocurriendo dentro del comercio internacional, es importante seguir el desarrollo de esta denominada crisis de contenedores que provocan un incremento en los costos de fletes marítimos, y poder aportar con estrategias logísticas que minimicen el impacto negativo para las operaciones de importación. Lo que nos conlleva a plantear la siguiente hipótesis, si se implementan estrategias logísticas

para las empresas importadoras, entonces se contrarrestan los efectos del incremento de los costos de los fletes marítimos en las importaciones de empresas de Machala en el año 2021. Donde se tendrá como variable independiente las estrategias logísticas y como variable dependiente contrarrestar el incremento de los costos de los fletes marítimos en las importaciones de empresas de Machala.

En relación con la pregunta y el objetivo planteado la siguiente investigación, es de tipo experimental, a través de un análisis cuantitativo el cual permitirá un alcance descriptivo, con la información de fuentes bibliográficas, tal como, Freightos Baltic Daily Global Index, indicador mundial de referencia para fletes y contenedores, lo que permitió obtener datos de los fletes. De igual manera para determinar las estrategias logísticas se llevó a cabo un análisis cualitativo.

Se tiene como métodos teóricos utilizados el histórico-lógico, analítico-sintético, inductivo-deductivo, modelación y sistemático; los métodos empíricos empleados son el estudio de documentos y entrevista dirigida para obtener, segmentar y sistematizar información disponible en fuentes primarias y secundarias.

Los resultados alcanzados del presente trabajo investigativo serán divididos en dos partes; la primera parte consta en el análisis de las importaciones en el Ecuador, el análisis del incremento de los fletes marítimos y el análisis de la entrevista dirigida, y la segunda parte en cuanto a las estrategias logísticas implementadas por las empresas importadoras las cuales son según diversos autores y páginas oficiales.

En Ecuador, el efecto dominó de la crisis de los contenedores se evidenció en el consumidor final que sufre en su bolsillo y la disminuida oferta, el atasco de la cadena mundial de comercio. Esto generó que las empresas importadoras tomen medidas y hagan ajustes pertinentes dependiendo de su área de acción económica, al subir las tarifas de los fletes navieros, suben los costos de importación, los costos de aranceles son calculados a partir del precio CIF, que incluye el flete, que resulta en el encarecimiento de todos los productos importados en un 25% al 30%, y en determinados productos hasta el 41%. Entre las estrategias logísticas planteadas se encuentran la aplicación de la logística integral, la exploración de nuevas rutas dentro de la región, nuevas alianzas comerciales que den alternativas a las conocidas previamente.

El trabajo investigativo está estructurado por la sección introductoria, seguido por el capítulo de diagnóstico y conceptualización del objeto de estudio que contiene los antecedentes históricos, conceptuales y referenciales y contextuales, luego se encuentra

el capítulo dos, donde se determina la metodología de la investigación, en el capítulo tres se establecen los resultados de la investigación, así mismo se recopila toda la información en relación con los fletes marítimos y las estrategias. Por último, el capítulo cuatro abarca la discusión de los resultados obtenidos, seguido de las conclusiones, las recomendaciones y la bibliografía utilizada.

# **CAPÍTULO 1. DIAGNÓSTICO Y CONCEPTUALIZACIÓN DEL OBJETO DE ESTUDIO**

## **1.1 Marco teórico**

### **1.1.1 Antecedentes históricos.**

Evolución de la gestión logística de importación en el proceso vía marítima en relación con los efectos del incremento de los costos de fletes marítimos en las importaciones de empresas del cantón Machala en el año 2021.

Los inicios de la gestión logística se evidencian en el campo militar, aproximadamente en los años 30's y 40's, donde la misma se encontraba ligada a términos militares y no a términos empresariales, y dentro de ella sólo se hablaba de adquisición de material, mantenimiento de instalaciones, además del transporte material y de personas. Después de la Segunda Guerra Mundial surge el interés de los negocios por el proceso logístico y empieza a relacionarse a la logística militar con la producción industrial.

La logística se introdujo en la década de los 50's al mundo empresarial, donde su propósito fue identificar las actividades a relación con el aprovisionamiento y administración del suministro y producto. Es en este periodo de tiempo, donde la logística adquiere mayor importancia debido a la transición que atraviesan los países más desarrollados por el exceso de demanda en una economía con exceso de oferta (Zamora Torres, 2018).

A inicios de los años 60's se observa que la logística sufre una gran transición al desarrollar los primeros centros de distribución y medios de transporte. En este periodo, la logística adoptó un nuevo enfoque donde el outsourcing era el mecanismo ideal para llegar a los clientes, debido a que la finalidad del outsourcing consistía en la contratación externa de diferentes compañías para perfeccionar el flujo de bienes o información, de manera competente.

El concepto de la logística entra en prueba en los años 70's, se observa que el servicio al cliente toma importancia para mantener en un mercado competitivo, así mismo se evidencia una progresión con respecto al concepto de distribución física, además surgen periodos de disminución y aumento en la economía de todo el mundo, existió una evolución en las estrategias para la administración de inventarios, la tecnología se adentró en la revolución industrial, permitiendo que se simplifique el coste de tecnología de información, dando como resultado el perfeccionamiento del suministro de bienes o

información cuando los consumidores ejecutan una compra, dicho método fue catalogado como "Just in Time".

Es en el año de 1980, donde la logística empieza a cobrar verdadera relevancia, debido a los plazos para entrega y gestión de recursos o materias primas además del servicio al cliente. Como acontecimiento importante en dicho periodo, se produjo una crisis energética que impulsó el uso y adecuación del transporte y almacenamiento, en cuando al Just in Time, este tuvo varios cambios con la única finalidad de mejorar el servicio al cliente, por otro lado, se observó alteraciones en la cadena de suministros que van dirigidos, mejorando la atención tanto a proveedores como a consumidores. Con la aparición de la globalización, el aumento de las operaciones a nivel internacional conllevaba a la integración y control de todas las operaciones y se toma en consideración la ecología ambiental (Guamaquispe, et al., 2019).

En la última década del siglo XX, el fomento de la logística se transformó en un proceso más completo en relación a los proveedores y consumidores, de esta manera se desarrollaron estrategias que permitían un acercamiento con los clientes, para lograr éxito y derrotar a las empresas rivales del mercado. Es así que el fomento de la logística despuntó gracias a los avances tecnológicos, lo que le ayudó a posicionarse en todos los procesos de supply chain para poder cumplir con los requerimientos de los clientes.

Actualmente, la revolución tecnológica juega un papel crucial en relación con la gestión logística, dónde es importante apropiarse de las herramientas tecnológicas como parte de la mejora continua y de la eficiencia; sobre todo en la era del comercio electrónico que es el reto actual de la gestión logística. Es importante destacar que un proyecto de logística desarrollado de manera correcta, se convierte en una herramienta indispensable para la formación de estrategias que sirven para entrar y mantenerse en el mercado actual, conservando e incrementando la llegada de clientes (Pinheiro, et al., 2017).

### **1.1.2 Antecedentes conceptuales y referenciales.**

Caracterización gnoseológica, estadística y metodológica del proceso de importación vía marítima

#### **1.1.2.1 Importación**

Según (Tejeda, et al., 2019, p. 12) definen a la importación como “la operación mediante la cual se somete a una mercancía extranjera a la regulación y fiscalización tributaria, para poderla después libremente destinar a una función económica de uso, producción o consumo”.

Por otro lado, Ortega y Choque (2021) plantean que las importaciones permiten adquirir bienes y servicios que no se producen al interior del país lo cual beneficia a consumidores en precios, calidad o variedad y a las empresas en la consecución de materiales, insumos de producción o mejores tecnologías.

Mientras que otros autores como hacen referencia que las importaciones permiten a los operadores económicos adquirir los bienes que no se producen en su país, a los bienes que son más baratos o poseen mejor calidad beneficiando al consumidor (Gómez & Ramírez, 2017).

Las tres definiciones sobre importaciones dadas por los autores refieren la adquisición de bienes extranjeros. Gómez, Ramírez, Ortega y Choque, señalan que esta adquisición es beneficiosa para los consumidores en relación a precios, calidad o variedad, sin embargo, no señalan el proceso a que se someten estas mercancías una vez que llegan a destino cómo si lo hacen Tejeda et al., estos últimos autores indican que la mercancía extranjera es sometida a desaduanización de bienes tributables.

### **1.1.2.2 Transporte Internacional**

Al momento de ejecutar la repartición física de manera efectiva para los clientes, se debe tomar en cuenta que el elemento indispensable es el tipo de transporte internacional que se va a emplear para la movilización de las cargas desde el lugar de partida hacia el lugar de llegada o destino. Es por eso que el autor hace referencia de que el transporte internacional es algo muy importante dentro de la cadena logística, ya que de esta manera se basan la distribución y se mantiene una gran conexión entre el transporte y los procesos de producción, por lo que es imposible que el transporte quede fuera de la cadena logística ya que es así como los productos son embarcados en el punto de partida y llegan a la mano de los consumidores (López, et al., 2018).

El autor Cánovas (2020) menciona que como requisito fundamental dentro de la logística en cuanto al comercio exterior debe prevalecer siempre el transporte internacional como un elemento irremplazable, ya que de esta manera se busca que los productos físicos que se quieren transportar desde su país de origen, lleguen hasta el destino que son los consumidores con la finalidad de satisfacer sus necesidades. El transporte internacional se puede fraccionar en cuatro tipos de transporte que son:

- Transporte aéreo
- Transporte marítimo
- Transporte ferroviario

- Transporte carretero

En ambas definiciones dadas por los autores, coinciden en que el transporte internacional es un componente indispensable dentro de la cadena logística y que además es irremplazable, ya que gracias a los diferentes tipos de transporte internacional como por ejemplo el marítimo, aéreo, carretero y ferroviario se puede lograr de los productos físicos partan desde su origen hasta su destino y que estos lleguen en buen estado a la mano de los consumidores.

### **1.1.2.3 Fletes marítimos**

Para Polo (2018) el flete es una parte fundamental para el coste de importación, sin embargo, hay que tomar en cuenta que el flete es variable en el tiempo, pues depende directamente de la oferta y demanda de las distintas rutas que ofrecen las navieras, ya que el tiempo de tránsito y la distancia no siempre son los determinantes de su coste.

De acuerdo a Gamero (2018) los fletes marítimos tienden a cambiar cuando la cantidad ofrecida se torna excesiva con respecto a la demanda existente, se produce una baja de precios, mientras que cuando la demanda requiere de buques, estos son limitados, los fletes suben.

Conforme a las definiciones expuestas anteriormente, se puede decir que los autores afirman que los fletes marítimos dependen de la oferta y demanda. Según Gamero especifica que los buques cumplen una función importante dentro de los costos de los fletes, sin embargo, el autor Polo no mencionan esto. Este autor señala que el tiempo de tránsito y la distancia no siempre tendrán que ver con la determinación del coste que se establezca.

Caracterización gnoseológica y económica de la gestión logística de importación

### **1.1.2.4 Logística**

Según Martínez y El Kadi (2019) acerca de la logística menciona que es “el proceso de administrar estratégicamente el flujo y almacenamiento eficiente de las materias primas, de las existencias en proceso y de los bienes terminados del punto de origen al de consumo”

La logística es “una función operativa importante que comprende todas las actividades necesarias para la obtención y administración de materias primas y componentes, así como el manejo de los productos terminados, su empaque y su distribución a los clientes” (Munguía, et al., 2018).

Las dos definiciones sobre la logística dadas por los autores refieren al proceso de las actividades que permiten que una materia prima se convierta en mercancía. Martínez y El Kadi, especifican que se trata de un proceso de administrar el y flujo y almacenamiento de materia primas, sin embargo, no señala todo el proceso logístico de la mercancía, como si lo señala Munguía que dentro de la logística también se puede referir al producto terminado, empaque y distribución a los clientes.

#### **1.1.2.5 Gestión logística**

Según Calzado (2020) la gestión logística es un punto fundamental para las empresas, debido a que en ella se calcula la capacidad o potencial que tenga la compañía, está compuesta por el proceso de planificación, ejecución y control acerca del flujo de almacenamiento y demás información asociada.

La gestión logística considera que una empresa que no lleva a cabo un adecuado control logístico, nunca podrá llegar a tener una ventaja sobre otras empresas en el mercado, además de esto no podrá sobrellevar una competencia en el mercado internacional sino cuenta con un control logístico en todo el desarrollo y ejecución de sus operaciones (Zamora & González, 2019)

Conforme a lo emitido por los autores, se conoce la importancia de la gestión logística, dado que mantener una correcta planeación en los procesos de importación van a asegurar el abastecimiento de los bienes destinados a importar en los tiempos establecidos y requeridos por la empresa, donde Calzado menciona que mediante la gestión logística se mide la capacidad de la empresa, mientras que, Zamora y González hacen referencian a que sin una adecuada gestión logística la empresa no puede mantenerse en un mercado internacional.

#### **1.1.2.6 Procesos logísticos de importación**

Los procesos logísticos se van adaptando a las necesidades de la sociedad y al ritmo de las transacciones comerciales cumpliendo con la demanda de los consumidores, en los procesos logísticos intervienen operadores logísticos que se encargan de cumplir con la ejecución de los procesos y los costos que involucran la logística de importación (Fontalvo, et al., 2019).

Dentro del proceso logístico de importación se debe considerar el origen del producto y los factores asociados a la ubicación, donde se incluyen costos de producción, de traslado, costos de servicios portuarios, y aduana (Aguilar, et al., 2021).

De acuerdo a los autores señalados anteriormente, en los procesos logísticos de importación intervienen operadores logísticos que deben tomar en cuenta algunos factores para realizar la importación. Por un lado, Fontalvo, et al., indican que estos procesos se van adaptando conforme las necesidades de los consumidores y que estos procesos involucran costos que se deben tomar en cuenta, sin embargo, no menciona cuáles son estos costos, cómo Aguilar, et al., quienes especificaron que los costos que se deben considerar son los de producción, traslado, servicios portuarios y aduana.

#### **1.1.2.7 Estrategias logísticas**

Según (Fuentefria, et al., 2022) acerca de las estrategias logísticas menciona que entre los trabajos que aluden a la gestión logística se encontró que las estrategias logísticas se preocupan principalmente de la integración de la cadena de suministro, la misma que incluye: la relación de los clientes y de los proveedores, los servicios posventa y la fiabilidad.

Entre los factores que se consideran claves dentro de la estrategia logística se encuentran la relación entre los costos de transporte, además de los plazos de entrega de costes, así como la red de los proveedores fiables y la propiedad de los canales de distribución (Cordonez, et al., 2022).

Las dos definiciones sobre las estrategias logísticas dadas por los autores señalan que intervienen algunos factores dentro de la logística para poder proponer estrategias logísticas, Fuentefria, et al., especifican dos factores a tomar en cuenta para las estrategias logísticas, la relación de clientes/proveedores y el servicio posventa, mientras que Cordonez, et al., señalan dos factores más a considerar como costos de transporte y plazo de entrega.

#### **1.1.2.8 Cadena de suministro**

La cadena de suministros comienza con la producción en base a la materia prima del producto y su proceso termina en el momento que llega a manos de los clientes, es decir la cadena de suministro busca satisfacer ya sea de manera directa o indirecta las necesidades de los consumidores (Macias, et al., 2019).

Para Morcillo (2018) una cadena de suministros consiste en un conjunto de actividades que se realizan con el fin de efectuar un proceso de venta y distribución de todos los productos, aquí implican todos los procesos que se debe efectuar para que los productos lleguen en un óptimo estado hasta su destino de venta.

En cuanto a las definiciones propuestas por los autores Macías, et al., y Morcillo se observa que sus aportes coinciden acerca de que la cadena de suministros tiene como objetivo principal que los productos que parten desde las empresas elaborados por su materia prima lleguen en perfecto estado hasta su destino que son los consumidores, dando las empresas un servicio de calidad.

### **1.1.2 Antecedentes contextuales.**

#### **Valoración de la situación de actual de los efectos del incremento de los costos de fletes marítimos en las importaciones de empresas de Machala en el año 2021**

La llamada “crisis de los contenedores” ha generado que precios del transporte marítimo alcance un pico máximo. El índice Freightos Baltic, la referencia en las principales rutas marítimas, se triplicó con creces en un año, hasta casi 7.000 dólares para un viaje de China hacia la costa oeste de Estados Unidos. El viaje a Europa supera los 10.000 dólares, frente a apenas 1.600 el año pasado en la misma fecha y a Ecuador puede llegar a costar 16.000, un valor antes no imaginado (Aguilar, et al., 2022).

La reactivación económica ha impulsado el aumento del coste de las importaciones, en particular del transporte marítimo. Para el presente año, el comercio internacional debería crecer un 7,7 % en volumen y 15,9 % en valor, después de haber caído respectivamente 8 % y 9,9 % el año pasado. Además del aumento de la demanda, las empresas necesitan reponer sus existencias, que se agotaron en gran medida el año pasado, cuando el comercio quedó prácticamente paralizado por la pandemia (Macías, et al., 2021).

En consecuencia, el transporte de mercancías, y en particular el marítimo, tiene dificultades para satisfacer las necesidades, lo que provoca una escasez de contenedores y un aumento de los costes de transporte. El resultado ha sido un significativo retraso en los embarques y en las entregas, pero también de los costos de los fletes marítimos. La escasez de contenedores llevó a aumentar los pedidos de contenedores del resto de las regiones del mundo (Navarro & Delfin, 2020).

El fenómeno impacta a todo el comercio mundial. Sus efectos aparentemente persistirán por varios meses, ya que el desbalance de oferta y demanda de contenedores, buques y espacio disponible en puertos lleva más de un año sin cambios. El resultado de esta crisis podría ser la escasez de productos para los países en vía de desarrollo que carecen de oferta por la baja producción nacional. Artículos tan variados como muebles, electrónicos, autos, electrodomésticos, medicamentos, alimentos y bebidas, acero, y otros podrían enfrentar una inevitable subida de precios (González, et al., 2019).

En todo caso, lo cierto es que el servicio de transporte marítimo responde de manera directa a los cambios en la demanda y depende, entonces, de los gustos y reacciones de los consumidores, lo cual hace que sus tarifas sean extremadamente volátiles mientras logran ajustarse a las nuevas circunstancias. Los especialistas estiman que ahora el ajuste ocurrirá en el primer semestre del año entrante, con algunas correcciones duraderas como consecuencia de una posible tendencia hacia una mayor regionalización del comercio (Vásquez, et al., 2018).

## **CAPÍTULO 2. METODOLOGÍA**

### **2.1 Tipo de investigación.**

El tipo de investigación relacionada con los efectos del incremento de los costos de los fletes marítimos en las importaciones de empresas de Machala en el año 2021 según su finalidad es aplicada, según su objetivo gnoseológico es transformadora, según su contexto es de campo, según el control de las variables es experimental, según su orientación temporal es longitudinal, y según su nivel de generalidad estudia una situación específica.

### **2.2 Paradigma o perspectiva general.**

El tipo de investigación relacionada con los efectos del incremento de los costos de los fletes marítimos en las importaciones de empresas de Machala en el año 2021 se desarrolla desde un paradigma cuantitativo.

### **2.3 Población y muestra.**

#### **2.3.1 Población**

En el presente trabajo, se investiga los efectos del incremento de los costos de los fletes marítimos en las importaciones de empresas de Machala en el año 2021, donde las empresas importadoras de Machala son la población de estudio. Debido a que es una población demasiado extensa se opta por consultar a expertos del sector de comercio exterior. (Ver Anexo 1)

#### **2.3.2 Muestra**

La muestra hace relación a lo que se va a estudiar en específico, por lo que el investigador ha decidido hacerlo a través de una muestra no probabilística por conveniencia, las cuales serán seleccionadas en un juicio subjetivo.

### **2.4 Métodos teóricos.**

#### **2.4.1 Histórico-lógico**

El histórico lógico para la determinación de la evolución de la gestión de importación en ese proceso vía marítima en relación con los efectos del incremento de los costos de los fletes marítimos en las importaciones de empresas del cantón Machala en el año 2021.

#### **2.4.2 Analítico-sintético e inductivo-deductivo**

El analítico-sintético y el inductivo-deductivo para la caracterización gnoseológica, estadística y metodológica del proceso de importación vía marítima; para la caracterización gnoseológica y económica de la gestión de importación; para la

valoración de la situación actual de los efectos del incremento de los costos de los fletes marítimos en las importaciones de empresas del cantón Machala en el año 2021 y para la valoración teórica de la incidencia de las estrategias logísticas para las empresas importadoras en las importaciones de empresas del cantón Machala en el año 2021.

#### **2.4.3 Modelación**

La modelación para fundamentar y modelar las estrategias logísticas para las empresas importadoras.

#### **2.4.4 Sistemático**

El método sistemático para fundamentar y moldear las estrategias logísticas para las empresas importadoras.

#### **2.4.5 Métodos empíricos con los materiales utilizados**

Se utiliza la entrevista dirigida para valorar la situación de actual de los efectos del incremento de los costos de fletes marítimos en las importaciones de empresas de Machala en el año 2021 y el estudio de documentos para valorar teóricamente la incidencia de las estrategias logísticas para las empresas importadoras para contrarrestar los efectos del incremento de los costos de los fletes marítimos en las importaciones de empresas de Machala en el año 2021. (Ver Anexo 2 y 3)

#### **2.5 Técnicas estadísticas o matemáticas para el procesamiento de los datos obtenidos.**

En los métodos estadísticos, se ha utilizado el método estadístico descriptivo que permitirá presentar la población y muestra de estudio para una mayor interpretación de los resultados.

## CAPÍTULO 3. DESCRIPCIÓN Y ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS

### 3.1 Fundamentación teórica del aporte práctico

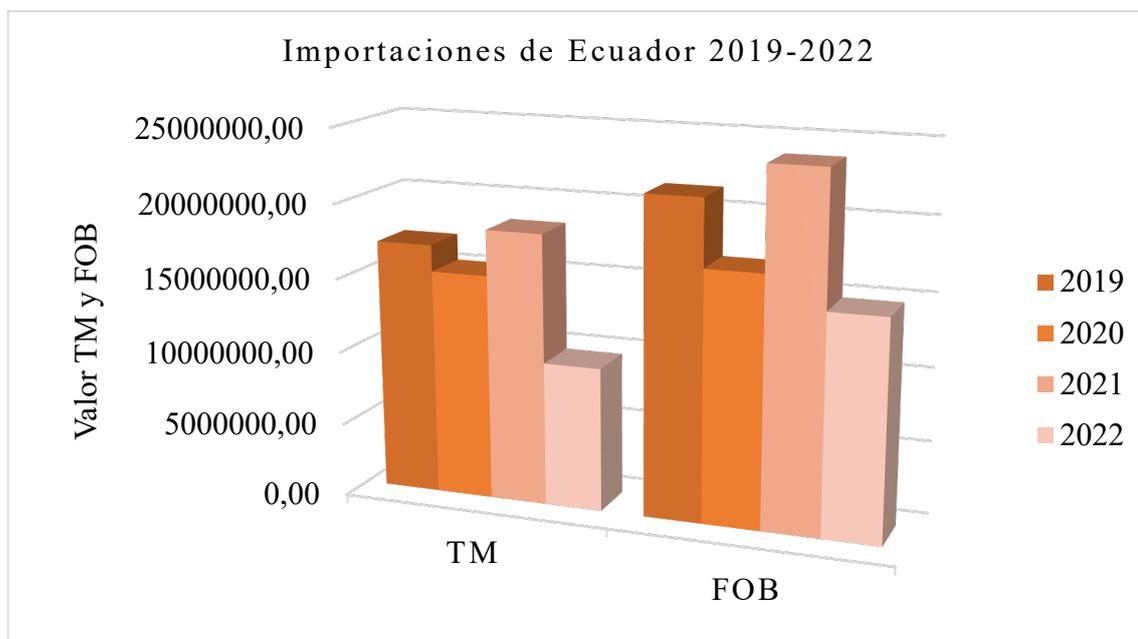
A lo largo de la presente investigación con alcance explicativo transformador se plantea como objetivo contrarrestar los efectos del incremento de los costos de los fletes marítimos en las importaciones de empresas de Machala, y para ello se plantea como aporte práctico la implementación de estrategias logísticas. Para ello se ha iniciado con un análisis general de las importaciones y los costos de los fletes marítimos; que permitirán conocer la situación actual sobre la problemática planteada, así mismo, en este apartado se encuentra la selección de las empresas importadoras de la ciudad de Machala y entrevistas dirigidas a operadores y especialistas de comercio exterior que permitirán reconocer el impacto del incremento de los costos de los fletes marítimos, y con la información recolectada, formular las estrategias logísticas como aporte práctico.

### 3.2 Análisis de datos

#### 3.2.1 Análisis en las importaciones

Para el análisis y comparación de las importaciones en Ecuador durante los últimos años, la información recopilada se extrajo de la web oficial del Banco Central del Ecuador, la misma que será representada mediante gráficos en barras, a través del programa Excel, para plantear la información.

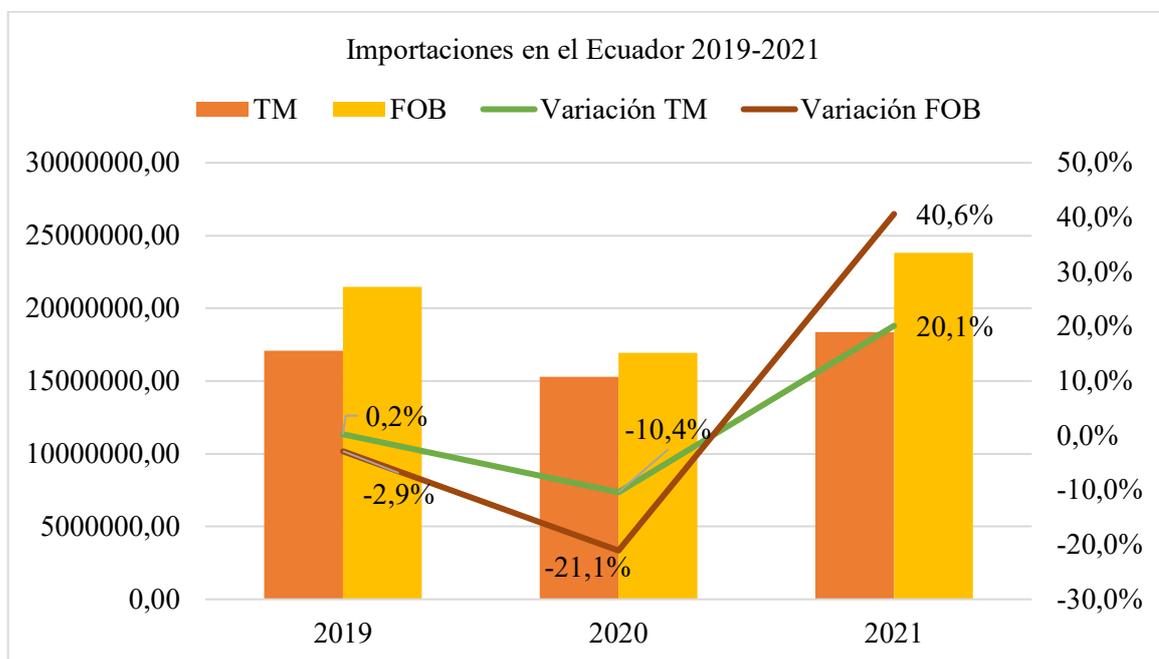
Gráfico 1. Importaciones del Ecuador



Fuente: Banco Central del Ecuador

Las importaciones en Ecuador en términos de valor FOB (gráfico 1), denota que ha habido cambios durante la crisis de pandemia, especialmente en el año 2020. Durante el año 2019 las importaciones alcanzaron los \$ 21.472,10 millones con cerca de 17,073 TM, para el año 2020 durante la crisis de pandemia, los valores disminuyeron notablemente en valor con un total de \$ 16.947,9 millones con 15,299 TM. En el año 2021, las importaciones tuvieron un crecimiento considerable, y es que la reactivación económica, tras el rezago por la crisis sanitaria, fue pieza clave para este crecimiento alcanzando los \$ 23.831,00 millones con 18,379 TM. Entre los factores que inciden en la subida de las importaciones en valor FOB, ha sido el aumento de los precios de las materias primas, esto debido al alza de precio del petróleo y de los fletes marítimos. Hasta junio del presente año, las importaciones han alcanzado un valor de \$ 14.867,40 millones y se espera que siga creciendo debido a la reactivación económica post pandemia.

Gráfico 2. Variación porcentual de las importaciones en Ecuador

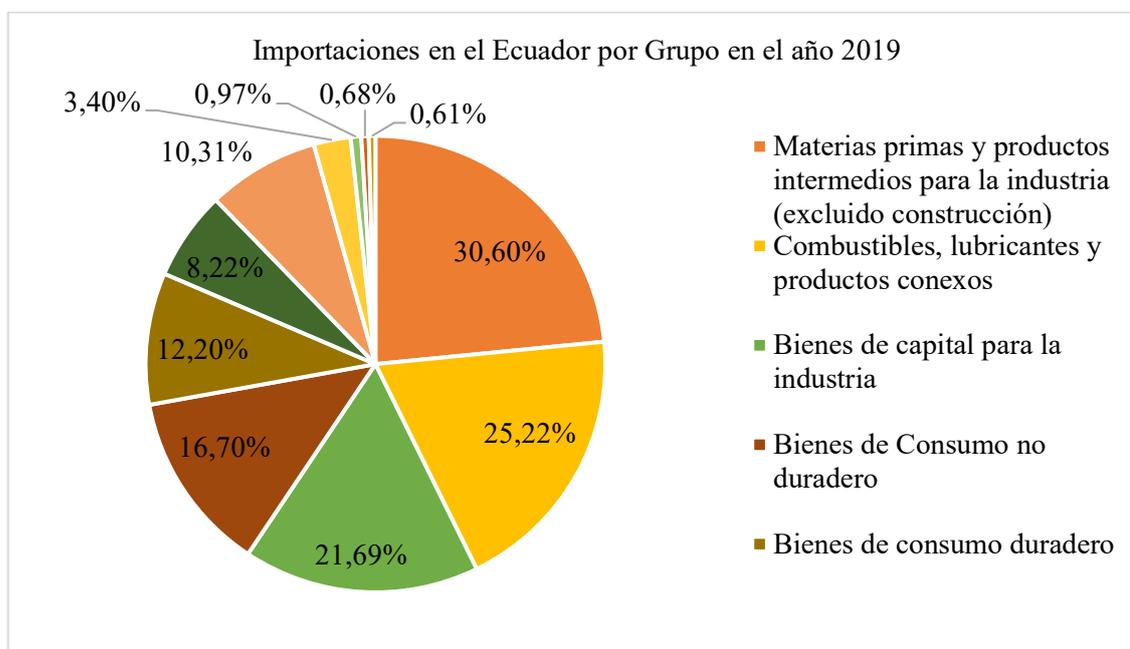


Fuente: Banco Central del Ecuador

En el gráfico 2, se realiza una tasa de variación porcentual en las importaciones del Ecuador del año 2019, 2020 y 2021; se puede observar notablemente una disminución del -21,1% entre el año 2019 y 2020 según su valor FOB, en cuanto al 2021 y 2020 incrementaron en un 40,6%, lo cual es sorprendente pese al incremento de los fletes marítimos, esta variación indica que también afectó al valor FOB, de forma paralela por TM se incrementó el 20,1% entre el 2021 y 2020. Diversos factores son considerados causales para la variación durante el 2020 y 2021, entre ellos, la crisis de contenedores,

la reactivación económica a nivel mundial, el costo de flete marítimo que se incrementó hasta en un 100% en ciertas rutas, cada vez hay más demanda y menos contenedores. Las razones antes señaladas se deberían considerar causas por las que las importaciones disminuyeran aún más en el 2021, sin embargo, ha sido evidente que la reactivación económica de Ecuador, ha derivado en una recuperación de compra a niveles de pre pandemia.

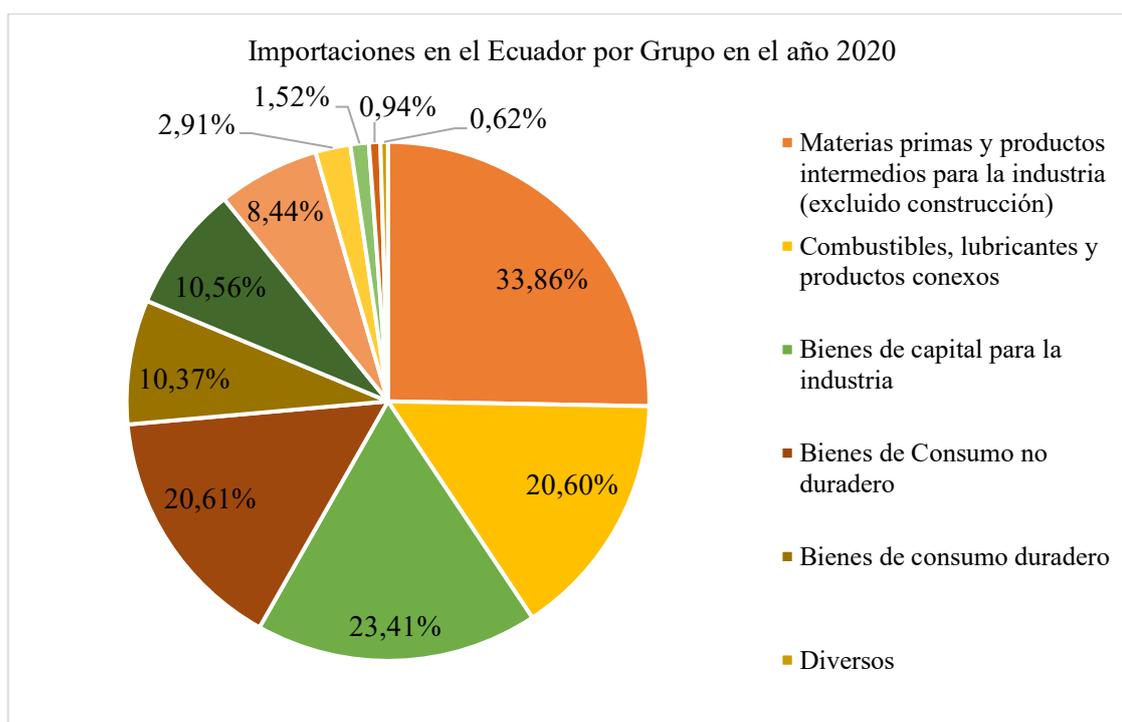
Gráfico 3. Importaciones en Ecuador por Grupo en el año 2019



**Fuente:** Banco Central del Ecuador

En el gráfico 3, se muestra un gráfico de pastel de las importaciones en Ecuador por Grupo en el año 2019; el grupo con mayores importaciones durante el año 2019, con una participación del 30,60% en las importaciones son las materias primas y productos intermedios para la industria (excluida construcción). Con el 25,22% de participación las importaciones de combustibles, lubricantes y productos conexos; seguido de las importaciones de bienes de capital para la industria con el 21,69%; los bienes de consumo no duradero como productos alimenticios, bebidas, tabaco, entre otros ha representado el 16,70% del total de importaciones durante el año 2019, mientras que los bienes de consumo duradero un 12,20%. Los equipos de transporte con el 10,31% de participación de importaciones. Y con porcentajes inferiores al 10% encontramos a las materias primas y productos intermedios para la agricultura, así como materiales de construcción y tráfico postal internacional.

Gráfico 4. Importaciones en Ecuador por Grupo en el año 2020

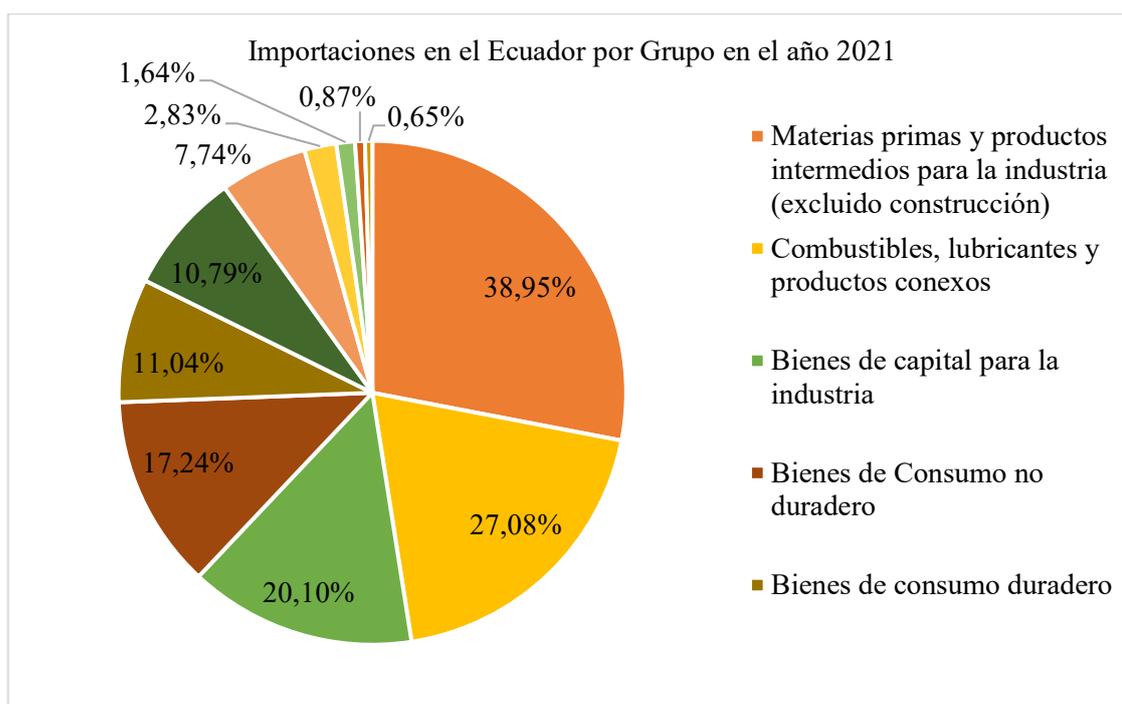


Fuente: Banco Central del Ecuador

En el gráfico 4, utilizando un gráfico de pastel se encuentra representadas las importaciones en el Ecuador por grupo en el año 2020, las mismas que se encuentran expresadas porcentualmente de acuerdo a la participación que tuvo el grupo respecto a las importaciones totales. Las materias primas y productos intermedios para la industria (excluida construcción) en el año 2020 su importación representó el 33,86%; los bienes de capital para la industria, entre los cuales encontramos maquinaria industrial, sus partes y accesorios, herramientas para la industria, entre otros, representaron en el 2020 el 23,41%; mientras que los bienes de consumo duradero representaron el 20,61%; seguido de las importaciones de combustibles, lubricantes y productos conexos con el 20,60%; por otra parte, las materias primas y productos intermedios para la agricultura representaron el 10,56% de participación en relación al total de las importaciones en el año 2020.

De acuerdo con los datos expuestos y en relación a las importaciones pre pandemia en el año 2019 y durante la crisis sanitaria en el año 2020, se evidencia un incremento en la participación porcentual de las importaciones; sobre todo, se hace hincapié dentro de las importaciones de bienes no duraderos, donde el grupo de los productos farmacéuticos y de tocador fueron los bienes más importados (Banco Central del Ecuador, 2022).

Gráfico 5. Importaciones en el Ecuador por Grupo en el año 2021



Fuente: Banco Central del Ecuador

De acuerdo a lo representado en el gráfico 5, la importación de materias primas y productos intermedios para la industria (excluida construcción) tuvo una participación porcentual dentro de las importaciones en el año 2021 de 38,95%; seguido de las importaciones de combustible, lubricantes y productos conexos con el 27,08%; los bienes de capital para la industria representaron el 20,10%; las importaciones de los bienes de consumo no duradero con el 17,24% mientras que las importaciones de bienes de consumo duradero fueron del 11,04%; seguido de las materias primas y productos intermedios para la agricultura que su participación fue solo del 10,79%; las importaciones de equipo de transporte fueron de 7,74%; por otro lado, con una participación de menos del 5%, se presentan las importaciones de tráfico postal internacional con el 2,83%; los bienes de capital para la agricultura con el 1,64% y finalmente el grupo diversos con el 0,87% (Banco Central del Ecuador, 2022).

Durante el año 2021, pese a las dificultades dentro del comercio internacional, debido a diversos factores, se ha evidenciado un incremento correspondiente a la importación de materias primas, por otra parte, las importaciones de viene capital han disminuido y se cree que esta baja responde a la incertidumbre que experimentaron todos los operadores de comercio exterior por la crisis sanitaria y la crisis de contenedores.

Tabla 1. Evolución mensual de las Importaciones en Ecuador 2019-2021 expresadas en valor FOB

Mes	Importaciones		
	2019	2020	2021
Enero	1.896.492,1	1.784.611,1	1.594.675,7
Febrero	1.641.528,0	1.480.260,4	1.532.725,5
Marzo	1.746.917,8	1.438.273,0	1.907.743,2
Abril	1.903.113,0	1.087.172,1	1.809.450,4
Mayo	1.992.009,9	1.174.750,3	1.769.369,4
Junio	1.709.769,5	1.237.156,7	1.941.215,0
Julio	1.875.133,3	1.352.476,9	2.182.896,6
Agosto	1.819.009,7	1.345.815,6	2.249.605,2
Septiembre	1.706.013,3	1.348.899,7	2.097.123,5
Octubre	1.913.819,4	1.470.452,8	2.103.893,0
Noviembre	1.669.825,9	1.520.379,0	2.296.462,6
Diciembre	1.598.486,4	1.707.626,8	2.345.858,6
<b>Total</b>	21.472.118,2	16.947.874,4	23.831.018,7
<b>%</b>	-2,87	-21,07	40,61%

Fuente: Banco Central del Ecuador

En la tabla 1, se detallan las importaciones en Ecuador por mes desde el año 2019 hasta el año 2021. Las importaciones durante el año 2019 tuvieron un total de \$ 21.472.118,20 millones de dólares, con una disminución del -2.87% respecto a su anterior. En el año 2020 las importaciones alcanzaron un total de \$ 16.947.874,40 millones, en comparación al año 2019 fue notable la diferencia y las causas ya han sido mencionadas anteriormente, la crisis sanitaria y el bloqueo de los puertos por las medidas de restricción por COVID-19, a partir del mes de febrero del 2020 se nota la disminución de las importaciones, y sólo hasta diciembre del 2020 se importó más que en el año 2019, la variación porcentual respecto al año 2019 fue de -21,07%. En el año 2021, las importaciones alcanzaron un total de \$ 23.831.018,7 millones, a partir del mes de febrero las importaciones empezaron a incrementar en valor FOB, y es a partir del mes de junio este incremento es más notorio, en valor, debido a la crisis logística, que se agudiza por el encarecimiento de los precios de los fletes marítimos.

Tabla 2. Evolución mensual de las Importaciones en Ecuador 2019-2021 expresadas en Toneladas Métricas

Mes	Importaciones		
	2019	2020	2021
Enero	1.507.371,1	1.559.482,7	1.496.513,0
Febrero	1.364.680,0	1.337.420,8	1.346.145,3
Marzo	1.434.305,6	1.429.136,5	1.649.088,5
Abril	1.548.132,5	1.214.064,7	1.549.488,6
Mayo	1.395.080,1	1.009.791,9	1.367.384,1
Junio	1.360.426,3	1.036.540,5	1.428.963,2
Julio	1.464.751,5	1.336.667,9	1.701.227,6
Agosto	1.469.774,9	1.113.233,3	1.668.708,1
Septiembre	1.407.010,5	1.173.347,6	1.462.865,7
Octubre	1.566.867,5	1.284.968,1	1.455.859,5
Noviembre	1.354.051,3	1.312.289,2	1.601.431,9
Diciembre	1.200.645,3	1.492.483,3	1.651.862,0
<b>Total</b>	17.073.096,6	15.299.426,5	18.379.537,5
<b>%</b>	0,24%	-10,39%	20,13%

Fuente: Banco Central del Ecuador

En la tabla 2, se detallan las importaciones en Ecuador por toneladas métricas, desde el año 2019 hasta el año 2021. En el año 2019 el total de importaciones por toneladas métricas fue de 17.073.096,60 TM, con un aumento del 0,24% respecto al año anterior. En el año 2020, las importaciones totales fueron de 15.299.426,50 TM, en comparación al año 2019, sufrieron una caída del -10.39% debido a la crisis sanitaria y a la escasez de productos a nivel mundial. Para el año 2021, si bien las importaciones llegaron a alcanzar los 18.379.537,5 TM, que fueron mayores que los dos años anteriores, empezaron siendo menores que las del año pasado, y en el segundo trimestre del año 2021, hubo un crecimiento a comparación. A partir de junio del 2021, las importaciones alcanzaron un pico respecto a los años anteriores, y a partir de esa fecha no han disminuido, lo que es un indicador que la reactivación económica en Ecuador y en el mundo, han derivado en una recuperación de las ventas a niveles pre pandemia.

Tabla 3. Importaciones de Ecuador – País de procedencia 2019

<b>País de procedencia</b>	<b>2019</b>	<b>%</b>
<b>ESTADOS UNIDOS</b>	5.000.933,0	23,29%
<b>CHINA</b>	3.511.969,4	16,36%
<b>COLOMBIA</b>	1.816.288,3	8,46%
<b>PANAMÁ</b>	1.551.435,4	7,23%
<b>BRASIL</b>	873.292,7	4,07%
<b>PERÚ</b>	810.072,0	3,77%
<b>MÉXICO</b>	672.612,8	3,13%
<b>ESPAÑA</b>	648.292,5	3,02%
<b>REPÚBLICA DE COREA (SUR)</b>	534.868,8	2,49%
<b>CHILE</b>	485.071,0	2,26%

**Fuente:** Banco Central del Ecuador

En la tabla 1 se identifican los diez primeros países de procedencia de las importaciones del Ecuador durante todo el año 2019, el cual, la mayor parte de los bienes importados son de procedencia estadounidense con el 23,29%; seguido de China, al que se le considera su mayor competencia con el 16,36%; le sigue Colombia con el 8,46%; desde Panamá con una participación de 7,23%; desde Brasil con el 4,07%; desde Perú con el 3,77%; México y España con el 3,13% y 3,02% respectivamente; desde República de Corea (Sur); con el 2,49% y el último de la lista de los 10 principales países de procedencia en relación con las importaciones de Ecuador; Chile con el 2,26% de participación (Banco Central del Ecuador, 2022).

Tabla 4. Importaciones de Ecuador – País de procedencia 2020

<b>País de procedencia</b>	<b>2020</b>	<b>%</b>
<b>ESTADOS UNIDOS</b>	4.146.057,4	24,46%
<b>CHINA</b>	2.947.133,4	17,39%
<b>COLOMBIA</b>	1.497.496,4	8,84%
<b>PANAMÁ</b>	749.834,4	4,42%
<b>PERÚ</b>	648.012,5	3,82%
<b>BRASIL</b>	625.094,2	3,69%
<b>MÉXICO</b>	537.885,3	3,17%
<b>CHILE</b>	461.537,9	2,72%
<b>ALEMANIA</b>	457.529,9	2,70%
<b>ESPAÑA</b>	443.208,8	2,62%

**Fuente:** Banco Central del Ecuador

En el año 2020, del total de \$ 16.947,8 millones en valor FOB de las importaciones, en la tabla 2 se detallan las importaciones por país de procedencia, siendo nuevamente Estados Unidos el país que acapara la mayor cantidad de bienes importados por Ecuador con un 24,46%; seguido de China con el 17,39%; le sigue Colombia con el 8,84%; seguido de Panamá con el 4,42%; desde Perú con el 3,82%; desde Brasil con el 3,69%; las importaciones desde México representaron el 3,17% y desde Chile el 2,72%; tomando en consideración, que en el año de 2020, la crisis sanitaria irrumpió en la cadena logística, los países latinoamericanos se vieron en la necesidad de ser un soporte el uno al otro, y es por ello que se ve una mayor participación de países de Sudamérica en los datos correspondientes al año 2020. Las importaciones procedentes de Alemania representaron un 2,70% mientras que las importaciones procedentes de España el 2,62%. (Banco Central del Ecuador, 2022)

Tabla 5. Importaciones de Ecuador - Destino 2021

<b>Destinos</b>	<b>2019</b>	<b>%</b>
<b>ESTADOS UNIDOS</b>	5.236.664,2	21,97%
<b>CHINA</b>	4.402.633,7	18,47%
<b>PANAMÁ</b>	1.962.879,2	8,24%
<b>COLOMBIA</b>	1.848.750,8	7,76%
<b>PERÚ</b>	1.023.833,1	4,30%
<b>BRASIL</b>	921.319,2	3,87%
<b>MÉXICO</b>	665.838,7	2,79%
<b>REPÚBLICA DE COREA (SUR)</b>	601.733,6	2,53%
<b>ESPAÑA</b>	593.078,9	2,49%
<b>CHILE</b>	555.889,8	2,33%

**Fuente:** Banco Central del Ecuador

En la tabla 3, con respecto al total de \$ 23.831.018,7 millones en valor FOB, se identifican los países de procedencia de ese año, la mayor parte de importaciones son de procedencia estadounidense, es así como desde Estados Unidos la participación porcentual fue de 21,97%; seguido de China con el 18,47%; después con Panamá con el 8,24%; seguido de Colombia con el 7,76%; desde el mercado de Perú con el 4,30%; mientras que desde Brasil y México, la participación fue de 3,87% y 2,79% respectivamente; desde República de Corea con el 2,53%, mientras que desde España con el 2,49% y por último con el 2,33% Chile. (Banco Central del Ecuador, 2022)

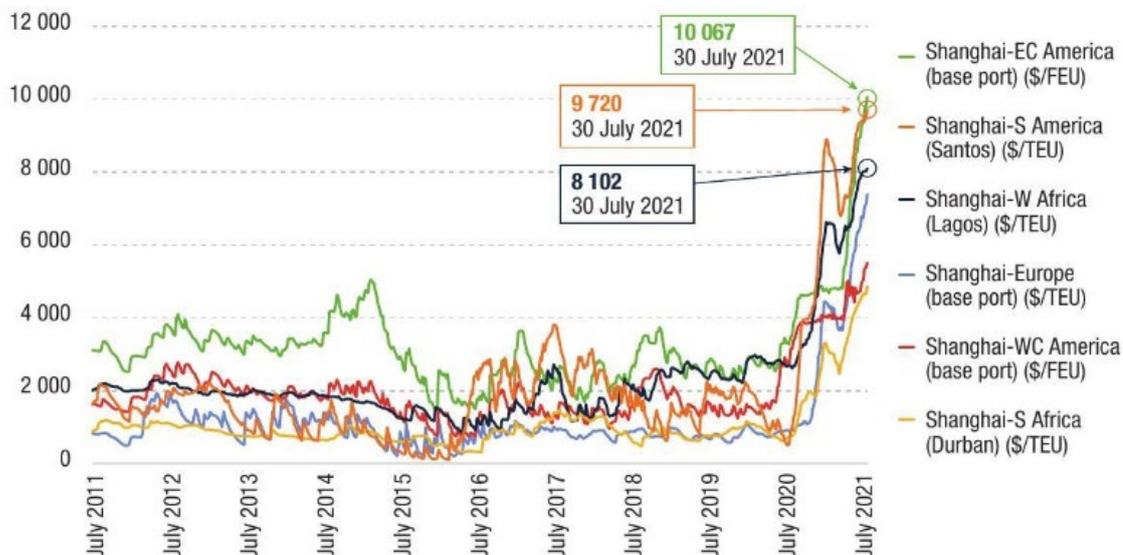
### **3.2.2 Análisis de los costos de fletes marítimos**

Para el análisis de los costos de fletes marítimos durante los últimos años, la información se extrajo de índices de referencia para fletes y contenedores como Freightos Baltic Index (FBX), Ocean Freight Rate Tracker de TI, Shanghai Containerized Freight Index (SCFI), Drewry Global Freight Rate Index; así como también de documentos oficiales de estudios del transporte marítimo por organismos internacionales y datos de navieras.

Para finales del año 2020 e inicios del año 2021, la escasez de contenedores y la congestión en los puertos, junto con otras irrupciones llevaron a tasas récord de fletes de contenedores. Según datos del Review of Maritime Transport 2021, el aumento de las tarifas de flete marítimo se entendió hasta América del Sur. La ruta que cubría China – América del Sur (Santos) en julio del año 2020 había alcanzado los \$ 959/TEU, pero para

finales de julio del año 2021 llegó a los \$ 9.720/TEU (United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), 2021).

Gráfico 6. Tarifas de fletes marítimos semanales de rutas principales por Shanghai Containerized Freight Index



**Fuente:** (UNCTAD,2021)

En el gráfico 6 se observa la evolución de las tarifas de fletes marítimos de las principales rutas desde China, durante el periodo de 10 años, desde el mes de julio del año 2011 hasta julio del año 2021. A partir de julio del año 2020, se evidencia un mayor aumento de precio en las diferentes rutas marítimas, la ruta de Shanghai – Costa Este de América alcanzó los \$ 10.067/TEU; mientras que la ruta de Shanghai – América del Sur (Santos, Brasil) alcanzó los \$ 9.720/TEU, hay que tomar en cuenta que en Latinoamérica la situación varía de acuerdo a las condiciones y según cada país. La ruta Shanghai – África Oeste alcanzó los \$ 8.102/TEU.

El alto coste de los fletes marítimos debido a los cuellos de botella logísticos y la falta de contenedores y equipos, resultan en un elevado costo al importar productos desde China al resto del mundo.

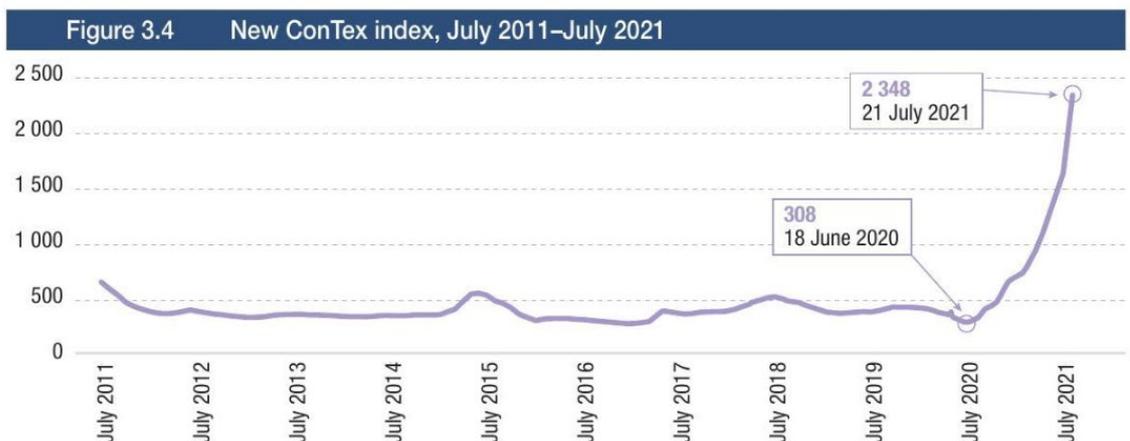
Gráfico 7. Tarifas de flete por contrato 2018-2020

From	To	Average	2018	2019	2020
Africa	Africa	1 862	1 812	1 849	1 924
	Asia	758	748	750	775
	Europe	1 607	1 431	1 643	1 747
	Latin America	1 950	2 010	1 860	1 979
Asia	Africa	1 946	1 800	1 927	2 112
	Asia	768	737	747	821
	Europe	1 848	1 782	1 847	1 916
	Latin America	2 198	2 290	2 075	2 230
	North America	2 580	2 426	2 603	2 711
	Oceania	1 803	1 770	1 790	1 850
Europe	Africa	1 701	1 595	1 650	1 858
	Asia	947	967	870	1 004
	Europe	887	804	881	976
	Latin America	1 232	1 019	1 302	1 376
	North America	1 838	1 518	1 742	2 256
	Oceania	2 002	1 996	1 933	2 077
Latin America	Africa	1 910	1 778	1 951	2 000
	Asia	1 796	1 623	1 963	1 802
	Europe	1 751	1 313	1 977	1 961
	Latin America	1 529	1 349	1 699	1 539
	North America	1 716	1 521	1 882	1 745
North America	Africa	2 994	2 890	3 112	2 981
	Asia	1 129	1 009	1 111	1 269
	Europe	1 097	858	1 109	1 323
	Latin America	1 353	1 254	1 318	1 486
	North America	1 516	1 534	1 429	1 584
	Oceania	2 722	2 538	2 634	2 996

Fuente: (UNCTAD,2021)

En el gráfico 7 se visualizan las tarifas de fletes marítimos por contratos entre las navieras y los clientes. Estos datos corresponden a los contratos para contenedores de 40 pies, y las rutas señaladas son las disponibles para al menos cinco clientes con al menos 500 contenedores trasladados vía marítima. De acuerdo al gráfico, para Latinoamérica la ruta más costosa para importar productos vía marítima es desde Asia.

Gráfico 8. ConTex Index - Tendencias de las tarifas del mercado en sincronía con las tarifas del flete contado



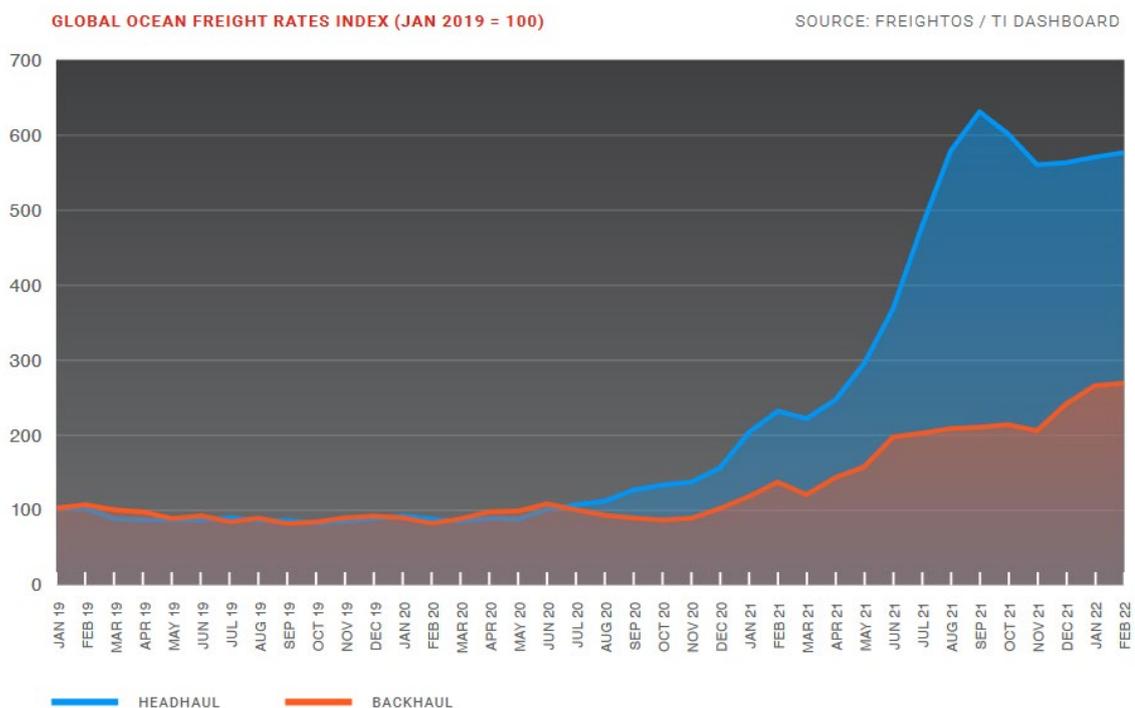
Fuente: (UNCTAD,2021)

En el gráfico 8, se presenta la evolución de la demanda de contenedores de todos los tamaños, en junio del 2020, el ConTex Index cayó a 308 puntos, debido a la crisis del

COVID-19 que redujo las tarifas de fletes de portacontenedores, especialmente para barcos más grandes; este periodo fue de escasa demanda, capacidad limitada, viajes lentos y blank sailings, pero para diciembre del 2020 tuvo más del doble de puntos, con 687 puntos. En el año 2021, la marcada diferencia entre demanda y oferta condujo de niveles medios a niveles nunca antes vistos alcanzando 1.645 puntos en junio y 2.348 en julio del año 2021.

De acuerdo con el índice Ti Global Ocean Freight Rates Index, las tarifas de los fletes marítimos a nivel mundial han aumentado considerablemente desde la segunda mitad de 2020, lo que tuvo repercusiones en toda la economía mundial.

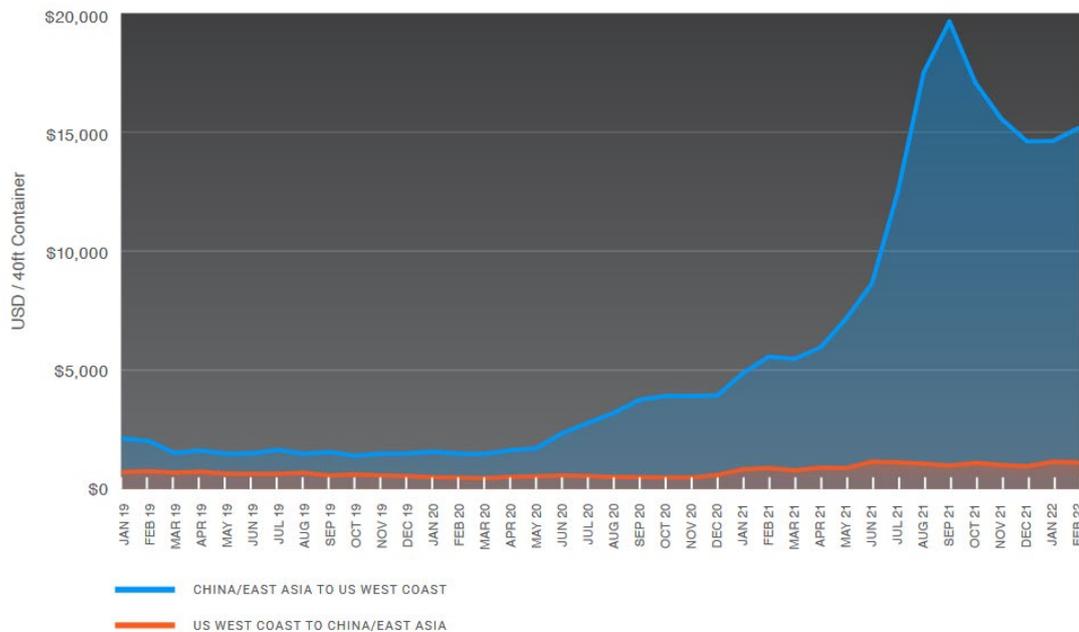
Gráfico 9. Tarifas de fletes marítimos de ida y regreso 2019-2022



**Fuente:** (Transport Intelligence, 2022)

En el gráfico 9, muestra que los fletes de ida desde China hasta la costa oeste de Estados Unidos en el mes de febrero del año 2022 fueron 5,5 veces el nivel de febrero del año 2021, a pesar que los datos indiquen que este aumento se haya dado de forma lenta. La explosión de las tarifas ha sido impulsada por los altos niveles de demanda de los consumidores gracias a la reactivación económica luego de la pandemia por COVID-19. Los fletes de regreso a China también han subido también debido a los precios del combustible, la escasez de contenedores y la congestión portuaria que proporciona presión al alza (Transport Intelligence, 2022).

Gráfico 10. Tarifas de fletes transpacífico 2019-2022



**Fuente:** (Transport Intelligence, 2022)

Así mismo, las tarifas del transporte de ruta de ida desde China/Asia hacia la costa oeste de Estados Unidos es de \$ 15.218 dólares por contenedor, superando 14 veces el precio de las rutas de regreso. Durante el año 2021, las tarifas de las rutas de ida crecieron de una forma drástica; las tarifas de febrero del presente año 2022 subieron un 175,6% interanual, de igual forma, las rutas de regreso subieron un 30,2% interanual.

Los datos presentados en el gráfico 10 muestran que las tarifas en el carril alcanzaron un máximo histórico en septiembre del año 2021 con \$ 19.736 dólares por contenedor. Sin embargo, a esta máxima tarifa durante septiembre, le siguieron tres meses consecutivos de caída de tarifas.

Las expectativas de nuevos aumentos de las tarifas de los fletes marítimos durante el año 2022 son altas, ya que el comienzo del 2022 ha estado marcado por dos meses consecutivos de aumento de tarifas, lo que deja a especular que los meses posteriores sea igual (Transport Intelligence, 2022).

### 3.2.3 Entrevista

La entrevista es una técnica orientada a establecer contacto directo con las personas fuente de conocimiento en relación al tema que se esté investigando. Esta técnica permite al investigador ser más espontáneo y abierto al aplicarla. (Feria, Matilla, & Mantecón, 2020)

### **3.2.3.1 Formato de la entrevista**

#### **Entrevista dirigida a especialistas de comercio exterior**

**Objetivo:** Conocer el punto de vista desde de un Perito Aduanero sobre el impacto del incremento de los costos de los fletes marítimos en las importaciones de empresas de la ciudad de Machala en el año 2021

1. ¿Qué factores considera usted que son fundamentales para que se determine un incremento en el flete marítimo dentro del contexto de comercio internacional?
2. ¿Qué elementos considera usted que deberían reforzar las empresas importadoras de Machala para contrarrestar el impacto comercial sufrido debido al incremento del flete marítimo?
3. ¿Considera usted que las empresas importadoras de Machala deberían contar con otras opciones para equiparar el costo extra debido al incremento del flete marítimo?
4. ¿Considera usted una alternativa, en cuanto a costos, que las empresas importadoras de Machala elijan a Puerto Bolívar como puerto principal de importación?
5. ¿Considera usted que las medidas adoptadas por el gobierno para mitigar el impacto del costo del flete marítimo son suficientes para contrarrestar los efectos de este incremento?
6. ¿Qué acciones considera usted deben tomarse por parte del gobierno y por parte de las empresas importadoras de Machala para minimizar el impacto comercial debido al incremento del flete marítimo?

#### **Entrevista dirigida a operadores de comercio exterior de Machala**

**Objetivo:** Conocer el impacto del incremento de los costos de los fletes marítimos en las importaciones de empresas de la ciudad de Machala en el año 2021.

1. ¿Está de acuerdo en que el incremento del flete marítimo afecta la rentabilidad de las empresas importadoras de la ciudad de Machala?
2. ¿En este último año, el incremento en el flete marítimo ha afectado el volumen de sus importaciones?
3. ¿Contaba usted con medidas alternativas frente al incremento en los fletes marítimos para realizar sus importaciones?
4. ¿Qué medidas cree usted que serían las idóneas para contrarrestar los efectos del incremento de los costos de fletes marítimos?

5. ¿Cree usted que implementar estrategias logísticas podrían contrarrestar los efectos del incremento de los fletes marítimos?
6. ¿Qué opina usted sobre la reforma tributaria que se encuentra vigente desde el 29 de noviembre de 2021, sobre la eliminación total del costo del flete en la base imponible para el cálculo de los derechos arancelarios?
7. ¿Considera usted que las medidas adoptadas por el gobierno para mitigar el impacto del costo del flete marítimo son suficientes para contrarrestar los efectos de este incremento?
8. ¿Cree usted que con el retorno a la normalidad después del COVID-19, los costos del flete marítimo volverán a ser los mismos?

### **3.2.4 Análisis de las entrevistas**

#### **3.2.4.1 Entrevista aplicada a especialista de comercio exterior**

Aplicación de la entrevista dirigida al Ing. Milton Alfonso Solórzano Martín, experto en Aduanas, con fines académicos.

- 1. ¿Qué factores considera usted que son fundamentales para que se determine un incremento en el flete marítimo dentro del contexto de comercio internacional?**

Primero hay que revisar el contexto, a raíz de la pandemia, las dinámicas en todo el mundo cambiaron, en especial las dinámicas de consumo, que son las que responden al movimiento de contenedores, el flujo de mercancías; no se consumían tantos servicios como los bienes, las restricciones en el puerto, el tiempo y stand by cambiaron, lo que provocó que haya una oferta menor y una demanda en incremento con respecto al movimiento de contenedores.

La acumulación de oferta de bienes de China, tanta acumulación de oferta de bienes a la par con las restricciones que se dieron por el COVID-19 que tuvo su origen en el país asiático, respondió a que los fletes marítimos se encarecieran.

- 2. ¿Qué elementos considera usted que deberían reforzar las empresas importadoras de Machala para contrarrestar el impacto comercial sufrido debido al incremento del flete marítimo?**

El impacto comercial se lo traslada al consumidor, la mercancía se encarece, y quien asume el impacto o a quien se le traslada el impacto comercial es al consumidor final, lo que deben hacer las empresas para aguantar el impacto es tener un buen flujo de efectivo y un buen poder adquisitivo para poder dinamizar sus compras.

**3. ¿Considera usted que las empresas importadoras de Machala deberían contar con otras opciones para equiparar el costo extra debido al incremento del flete marítimo?**

Por supuesto, por ejemplo, poder importar mercancías desde otros mercados y suplementar el tema del flete marítimos por los fletes terrestres, tenemos como opciones a Perú, que nos lleva 20 años en infraestructura, ver otros mercados como Colombia o Brasil. A lo mejor, por el tema de diferenciación de cada lugar no se podrá encontrar los mismos productos que se importan desde otra parte del mundo en esta parte de la región, sin embargo, creo que, si se pueden analizar estos mercados y ver que tan conveniente es, en cuanto a costo y beneficio.

**4. ¿Considera usted una alternativa, en cuanto a costos, que las empresas importadoras de Machala elijan a Puerto Bolívar como puerto principal de importación?**

Claro que sí, que hacen los importadores de Machala y de la zona sur del Ecuador, siempre ha respondido a la capacidad e infraestructura portuaria con la que cuenta Guayaquil, que siempre han hecho sus importaciones por este puerto.

Puerto Bolívar en la actualidad cuenta con infraestructura, controles, tiempos de despacho los cuales son manejados por Aduana, que a estos últimos años han hecho un trabajo importante y considero que se podrían ahorrar mucho en relación con el tema logístico, que en teoría lleva un gran rubro de la cadena de costos, se podría economizar; en lugar de traer la mercancía por Guayaquil, traerla por Puerto Bolívar directamente, es más sé que la Cámara de Comercio está trabajando junto con la Aduana en capacitaciones para los importadores. Mientras estuve trabajando en Aduana, se empezó con el proyecto, el cual consistía en identificar a los importadores que tengan domicilio tributario en Machala, pero que realizaban las importaciones por otros puertos, para ofertarle los servicios de Puerto Bolívar.

**5. ¿Considera usted que las medidas adoptadas por el gobierno para mitigar el impacto del costo del flete marítimo son suficientes para contrarrestar los efectos de este incremento?**

Es una medida que se implementó, sin embargo, habría que hacer un análisis mucho más profundo para verificar específicamente si ha tenido resultados positivos, porque en teoría reduce el tema de la carga impositiva sin embargo habría que ver a largo plazo si resulta factible.

**6. ¿Qué acciones considera usted deben tomarse por parte del gobierno y por parte de las empresas importadoras de Machala para minimizar el impacto comercial debido al incremento del flete marítimo?**

Las empresas importadoras deberían estudiar o analizar otras rutas o medios de transporte, una alternativa sería vía terrestre, para mí es una buena alternativa, a lo mejor no será factible para todos los productos que se importen, sin embargo hay algunos productos en la región que podrían sustituir momentáneamente, porque igual este problema poco a poco se irá regularizando, por el lado del gobierno no creo que se pueda hacer mucho, yo no estaría de acuerdo con que el gobierno fomente o de algún tipo de beneficio para todas las importaciones porque los productos no de primera necesidad en muchos casos, son productos suntuarios.

**3.2.4.2 Análisis de la entrevista aplicada a especialista de comercio exterior**

Esta pandemia marcó un antes y un después, en esta dinámica del consumo a nivel internacional, con respecto a los factores del incremento de los fletes marítimos, el entrevistado expresa que la crisis sanitaria, junto a las restricciones por parte del gobierno donde se originó el problema, la alta demanda de productos post pandemia, congestión y crisis de contenedores han sido los más importantes.

Las acciones o alternativas para los importadores de las empresas del cantón Machala que el entrevistado considera factibles es la exploración de otros mercados dentro de la región, cambiando el medio de transporte que podría significar beneficios en cuanto a costos para las empresas.

Así mismo, considera que el impacto comercial para las empresas importadores se sentirá menos para aquellas que cuenten con un buen flujo de efectivo, sin embargo, quien sufrirá las consecuencias es el consumidor final. Las medidas impuestas por el gobierno para mitigar el costo de los fletes marítimos podrían tener un impacto positivo para los importadores, pero para ello habría que esperar cómo ha resultado desde que se implementaron.

Afirmar que la dinámica del consumo después de la pandemia será igual, es apresurarse a un futuro incierto, ya no será como antes, tomando en consideración que en lo que respecta a las navieras han visto que pueden subir sus tarifas, y la dinámica de consumo será igual, no lo van regularizar cuando lo que se busca es maximizar la utilidad; y al notar que pese al incremento de las tarifas se sigue consumiendo en igual escala, lo seguirán haciendo, ya que todo responde al nivel de consumo.

### 3.2.4.3 Entrevista aplicada a operadores de comercio exterior del cantón Machala

Para el respectivo análisis de las entrevistas se efectúa una matriz de análisis de datos en relación a las preguntas abordadas, tomando en consideración las respuestas de los entrevistados a quienes se les realizó el banco de preguntas y así tomar un criterio final resultado de las conjeturas expresadas por los mismos, quienes están día a día afrontando el problema de investigación. Los entrevistados fueron:

- Ing. Alberto Freire (Gerente General en la Importadora Freire Freire Trading Group)
- Ing. Ligia Narváez (Jefe en comercio exterior CEINCONSA S.A)
- Nombre protegido (Asistente comercio exterior en FERREARMIJOS)

Tabla 6. Triangulación de las entrevistas

Preguntas	Alberto Freire	Ligia Narváez	Nombre Protegido
1	Si afecta, ya que el incremento de los fletes afecta directamente al precio del producto y por ende también afecta al consumidor.	El precio de los fletes marítimos impacta directamente al precio del producto importado.	Si afecta a la rentabilidad de la empresa, debido a que el incremento del flete repercute en los precios finales del producto.
2	Si, claro el volumen ha disminuido considerablemente ya que el precio final del producto ha aumentado.	Si, el volumen de las importaciones ha disminuido en el 2021, este año las importaciones han ido incrementando poco a poco.	En el 2021, importamos mucho más que los años anteriores, ya que en el 2020 casi no importamos en gran cantidad por la crisis sanitaria.
3	Nunca imaginé que las tarifas iban a subir en esa magnitud, estaba acostumbrado a cuando era temporadas altas, subieran ligeramente el	Se tenía otros mercados del cual importar, pero los costos eran similares, así que seguimos con	No, la pandemia llegó y trajo consigo un cambio rotundo en las operaciones comerciales, no

	costo del contenedor, pero no como ahora. Se debería coordinar un correcto empacado de la mercadería en destino para poder aprovechar al máximo el m3 y así poder que la mercadería no llegue tan elevada a destino	las operaciones que ya teníamos.	teníamos medidas alternativas.
4	Sí, pero este tema ya les compete a las agencias navieras internacionales para poder ahorrar en costos logísticos y así poder ofrecer un precio menor.	Considerar otras rutas logísticas, nuevos mercados que ofrezcan el mismo producto, pero sea más económico el proceso de importación.	Tomar en cuenta el embalaje de la mercancía, considerar rutas alteras o mercados diferentes que tengan el mismo producto.
5	Sí, ya que así existe la manera de poder ahorrar en tributos compensando algo el valor del flete alto.	Podrían ser una alternativa para estas situaciones, pero considero que el tema de los fletes marítimos es una problemática a nivel mundial.	Podría reducir el impacto comercial, pero no sería del todo, ya que el incremento de los fletes marítimos es a escala mundial.
6	No, lo que podrían adoptar son nuevas medidas para contrarrestar este incremento, por ejemplo, la reducción de impuestos en algunos productos.	Es una medida acertada, pero para ver su factibilidad habría que estudiarla más a fondo.	Medida que de cierta forma compensa el incremento de los costos de fletes marítimos.
7	No, ya las grandes navieras se quedarán con estos valores. Ya que	No, solo mitigan el costo en cierta forma, pero el producto final seguirá llegando caro al consumidor final.	No, es una medida apresurada para ayudar a los importadores, pero no es suficiente.
8		No, la pandemia ha marcado un antes y un después, los costos no	No, el monopolio de las navieras es conscientes que la

muchos de los importadores prefieren pagar el valor a que no comprar mercadería. volverán a ser los mismos. dinámica de consumo no cambiará y seguirá incrementando.

---

**Elaborado por:** La Autora

Con respecto a la rentabilidad de las empresas importadores del cantón Machala en relación con el incremento del flete marítimo, los entrevistados concuerdan en que el impacto recibido se centra en la rentabilidad, directamente al precio del producto y por ende al consumidor, lo que recae en la rentabilidad de la empresa.

El incremento desmedido de las tarifas de los fletes marítimos tuvo repercusión en las importaciones para las empresas importadoras del cantón Machala, los entrevistados afirman que el volumen de las importaciones disminuyó considerablemente durante el año 2021.

El comercio internacional se vio afectado a escala mundial debido al virus COVID-19, y nadie pudo anticipar que la reactivación económica post pandemia traería consigo un alza de precios en las tarifas de las rutas marítimas, señalan los entrevistados, quienes afirman que nunca pensaron que las navieras subieran sus costos como nunca antes habían visto. Coordinar un correcto embalaje de la mercancía, optimizando al máximo las dimensiones del contenedor, explorar nuevas rutas logísticas dentro de la región, nuevas rutas logísticas internas, entre otras medidas consideran los entrevistados que serían opciones idóneas para contrarrestar en cierta medida los efectos del incremento de los costos de los fletes marítimos.

Las estrategias logísticas para contrarrestar el incremento de los costos de los fletes marítimos bien podrían significar una opción alterna a estudiar y considerar durante crisis globales, sin embargo, los entrevistados consideran que, al ser una problemática a nivel mundial, les compete a organismos que se encuentran en otro nivel como las navieras, que son el monopolio que se encarga de establecer las tarifas.

Las medidas impuestas por el gobierno como ayuda o estímulo a los importadores, como la reforma de la eliminación total del costo del flete marítimo en la base imponible para el cálculo de los tributos, permite a los importadores pagar menos aranceles e impuestos; los entrevistados consideran que así de cierta forma se reducirá el impacto generado por el constante incremento del costo de fletes marítimos internacionales pero no esperan que

estas medidas sean del todo aliviadoras para el precio final del producto que llega a manos de los consumidores.

Finalmente, los entrevistados están conscientes del impacto de la crisis sanitaria del COVID-19 en la economía mundial; y así mismo conocen la dinámica del comercio y que todo gira alrededor de los márgenes de ganancia que buscan las empresas. En este caso, las navieras; quienes son las encargadas de fijar las tarifas de los fletes marítimos internacionales tomaron sus propias medidas para contrarrestar la crisis sanitaria que fue el incremento de sus fletes, y al notar que los consumidores están dispuestos a pagar estos altos costos, no volverán a las tarifas pre pandemia. Lo que se espera en un incremento en los siguientes años. Al importador le tocará contar con un flujo de efectivo que le permita seguir importando en volumen y al consumidor final pagar por este producto diferenciador importado.

### **3.3 Estrategias logísticas**

La crisis sanitaria por el COVID-19 fue un golpe duro para la economía a nivel mundial y el comercio internacional por ello tanto gobiernos como empresas, se vieron en la necesidad de tomar medidas para contrarrestar los efectos de esta crisis, la implementación de estas medidas o estrategias fue una clave fundamental para poder hacerle frente a la competencia.

A continuación, se presentarán las estrategias logísticas que se han estudiado y se han presentado en trabajos anteriores, revistas y páginas oficiales, en situaciones similares o inclusive durante la crisis de pandemia.

#### **3.3.1 Logística integral**

De acuerdo con Mora (2016), el objetivo de la logística es aumentar las ventajas competitivas por medio de la optimización de los recursos utilizados, las actividades que intervienen dentro de esta son tales como la adquisición, el transporte, el almacenaje, los canales de distribución e inclusive el servicio al cliente.

Dentro de las características de la logística integral es que una aplicación correcta de esta estrategia permitirá a los importadores a prever o corregir imprevistos en los procesos de importación involucrados, así mismo, a reducir tiempo y costos logísticos en la medida que sea necesario.

La logística integral es recomendada para las pequeñas y medianas empresas que están buscando hacerse un lugar dentro de la dinámica gigante del comercio internacional mediante la modalidad *outsourcing* que permitirá a estas empresas encargar el manejo de

funciones relacionadas a la logística a terceros. Frente a la crisis mundial por el incremento de los fletes navieros, las empresas que apliquen una logística integral podrían conseguir una disminución en sus costos de importación.

Una gestión logística integral cuenta con planes de abastecimiento estructurados con anticipación, así mismo, con indicadores de gestión logística, planes de importación, en este caso por vía marítima, es decir, abarca todo el proceso que conlleva coordinar toda la operación desde contactar al proveedor en el extranjero hasta que el producto esté en bodega de la empresa importadora.

La aplicación de esta estrategia logística radica en los costos, ya que en cualquier negocio es importante cuidar de éstos, el contratar a empresas que se dediquen a ofrecer este servicio para una importadora que recién está comenzando es una alternativa muy factible, así mismo como el de una empresa importadora que ya lleva años en el negocio pero que puede encontrar una alternativa para contrarrestar efectos alternos ligados a las tarifas navieras.

### **3.3.2 Calidad de proceso logístico y cadena de suministro**

Para Sharma et al. (2020) la calidad del proceso logístico está ligada estrechamente con la diversificación de la cadena de suministro de las empresas como estrategia durante la crisis por el COVID-19, la misma que permitirá diseñar una red de suministros para así equilibrar el riesgo y la flexibilidad operativa, así mismo ayudará a gestionar las interrupciones de la cadena de suministro para mantenerla ágil.

Se debe tomar en cuenta que durante una crisis como lo fue la pandemia por el COVID-19, en cuanto al nivel logístico, las operaciones relacionadas al comercio exterior se vieron un poco afectadas por las restricciones en la cadena logística, así como el problema en el transporte internacional, la cadena de suministros, entre otros. La digitalización logística es parte de la nueva realidad logística (Capurro, 2020).

Fortalecer la relación de las empresas importadoras con sus principales proveedores es una forma de garantizar el suministro para la empresa y de esta forma cubre la demanda y satisface a los clientes.

### **3.3.3 Transporte interno**

Dentro de los gastos de importación de mercancías a consumo que se han estudiado se encuentran, los gastos navieros como el flete marítimo, gastos locales, THC, entre otros, la tarifa de los mismos dependerá independientemente de cada naviera. También se debe

considerar a los permisos especiales que se necesitan en ciertas importaciones como los fitosanitarios.

Por otro lado, se encuentran los tributos aduaneros aplicados en el Ecuador, los cuales son: el arancel ad-valorem, del cual el porcentaje aplicable dependerá del tipo de producto y acuerdos comerciales según el país en negociación; el Fodinfra, este tributo de valor 0.5% del valor CIF de la importación es obligatorio y corresponde al Fondo de Desarrollo para la infancia; el impuesto a los consumos especiales (ICE) es un tributo aplicable sólo en ciertas importaciones; por último el IVA que grava el 12% del total de todos los tributos señalados anteriormente.

Los costos logísticos y operativos, también se encuentran dentro de los gastos de importación, siendo estos la estiba de la mercancía, el flete interno, almacenaje, agente de aduana, garantía aduanera (en caso de que aplique), póliza de seguro, etc.

Estos gastos mencionados anteriormente variarán su precio acorde a factores externos como el trámite con el que se proceda, el destino final, el puerto, entre otros.

Se considera dentro de las estrategias logísticas considerar una reducción de costos locales como alternativa para contrarrestar el incremento de los fletes marítimos. Con respecto a estos costos locales, a lo largo de estos últimos años se han mantenido en una tendencia al alza, esto en relación a ser más competitivos y estar al margen con las tarifas de los demás puertos y terminales.

De acuerdo a la entrevista dirigida a Solórzano (2022) para la presente investigación, considera que se pueden optimizar los costos logísticos internos hasta en un 40%, que, si bien no es una variación drástica, podría significar una reducción de precios para el consumidor final.

### **3.3.4 Importaciones por fechas estratégicas**

Importar por fechas estratégicas en base a la minimización de los riesgos en situaciones no previstas, como lo fue la crisis sanitaria por COVID-19 que trajo como consecuencia el incremento en las tarifas de fletes marítimos.

La mayoría de empresas importadoras, realizan sus procesos de comercio exterior basándose en un plan pre establecido y estudiado, y dentro del mismo, constan los volúmenes y las mercancías que importarán durante un año.

Resultaría en una reducción de costos logísticos por operación llevar a cabo estas importaciones en fechas estratégicas para minimizar costos, pero para ello es necesario que la empresa cuente con un flujo de efectivo solvente.

### **3.3.5 Importaciones por el Terminal Portuario de Puerto Bolívar**

Actualmente, el terminal portuario de Puerto Bolívar, es el segundo puerto más importante de Ecuador en cuanto a carga movilizada, respondiendo al 2% de la carga importada. La concesionaria turca Yilport Holding, busca transformar a Puerto Bolívar en una plataforma logístico-portuario con estándares internacionales. De acuerdo a Solórzano (2022) considera que Puerto Bolívar en la actualidad cuenta con infraestructura, controles, tiempos de despacho los cuales son manejados por Aduana, y que las empresas importadoras se podrían ahorrar mucho en relación con el tema logístico, que en teoría lleva un gran rubro de la cadena de costos, se podría economizar; en lugar de traer la mercancía por el puerto de Guayaquil.

Con respecto a los valores que incurren dentro de la importación, pueden incluirse los que se den por las condiciones que acontezcan cada operación, ya que una importación podría demorar por temas administrativos dentro del terminal portuarios, como consecuencia estará más tiempo de lo previsto y este almacenaje adicional se considerará un costo adicional.

### **3.3.6 Nuevas rutas logísticas**

La inusitada falta de espacios disponibles para exportar mercancía de Asia a Occidente, dio como resultado el alza de los precios de los fletes navieros, si antes la movilización de un contenedor desde China a la costa oeste de Estados Unidos se encontraba cerca de los \$ 2.000,00 dólares, en el año 2021 se llegaron a pagar hasta \$ 20.000,00 dólares (Barría, 2021).

Lo que lleva a replantear el rumbo del negocio de las empresas importadoras del cantón Machala, el estudiar y explorar rutas alternas, para poder importar mercancías desde otros mercados y suplementar el costo del flete naviero por fletes vía terrestre. En América Latina, países como Perú, Colombia y Brasil, son opciones de mercados que a diferencia de Ecuador nos llevan 20 años en infraestructura.

Diversificar proveedores es una técnica de actuación dentro de la organización de las empresas, que les permite apostar por proveedores de distinto orden para diferentes fines, y así no verse obligadas a paralizar sus actividades frente a competidores, factores externos y recesiones económicas venideras.

La aplicación de la diversificación de proveedores y contar con más proveedores, es crucial en diferentes sentidos para las empresas, ya que se puede comparar productos o los sustitutos de éstos, así como realizar un análisis de costo/beneficio entre ambas.

Replantear el rumbo del negocio con la diversificación de proveedores de la región latinoamericana, no sólo representaría una oportunidad de crecimiento para Ecuador, sino también para los países vecinos.

## CAPÍTULO 4. DISCUSIÓN

### 4.1 Discusión de la investigación

El coronavirus ha desequilibrado la dinámica del comercio internacional, en el contexto post pandemia, las consecuencias dentro del comercio exterior han desembocado en una crisis de contenedores, ya que más del 80% de las mercancías a nivel global son transportadas vía marítima y así mismo, continúa la incertidumbre sobre las tarifas de fletes marítimos.

Factores como la crisis de contenedores, la congestión portuaria, los bloqueos por Covid-19 en China, hacen incurrir en costos y gastos extras para los operadores de comercio exterior no sólo a nivel nacional sino a nivel mundial. Para las empresas importadoras del cantón Machala, resulta necesario contar con estrategias logísticas o soluciones alternas en relación a la gestión logística para alivianar los efectos de esta situación.

En los resultados del trabajo se pudo presenciar la relación existente entre las estrategias logísticas y su correcta gestión dentro de las operaciones de comercio exterior, así como lo señala Zúñiga et al. (2020), para enfrentar el dinamismo del mercado internacional, las empresas que sigan arraigadas a los modelos de negocios tradicionales deben reinventarse a través de nuevas estrategias logísticas que vaya de la mano con un estudio de gestión; esto lo afirman también los autores Aguilar, et al., (2021) que las empresas importadoras podrán alcanzar sus objetivos planteados tanto a nivel individual como colectivo si se alinean al enfoque de gestión logística por procesos, teniendo como resultado una nueva catalogación empresarial gracias a las estrategias logísticas. Por su parte, Díaz (2022) también comparte la importancia para las empresas importadoras de aplicar estrategias logísticas para ser más competitivos en un mercado que día a día es se vuelve más global. De esta forma se cumple con el objetivo de aplicar estrategias logísticas para las empresas importadoras del cantón Machala para contrarrestar la problemática descrita.

En la investigación se expone que la reactivación económica ha dado como resultado un aumento en el coste de las importaciones, y de manera significativa en el transporte marítimo. En el Ecuador las importaciones durante el año 2021 incrementaron respecto a los años anteriores, teniendo en cuenta que ese año empezó a estabilizarse la situación post pandemia, además cabe mencionar las medidas que adoptó el gobierno en función de facilitar el comercio exterior y así mismo el riesgo e incertidumbre de las importaciones fue disminuyendo. Este resultado concuerda con el aporte de Bonomelli (2020) quien considera que tras la pandemia el comercio internacional se vio

desequilibrado e invita a reflexionar sobre el modelo productivo del Ecuador, ya que el modelo tradicional con el que se sustentan las importaciones y exportaciones no es suficiente ante adversidades como lo fue la pandemia. Por su parte Saavedra (2020) añade que, tras la pandemia, al Ecuador y el resto del mundo le esperan grandes cambios en el comercio internacional, y también agrega que estos cambios no sólo le competen a las empresas importadoras o el gobierno, sino que serán cambios en el ordenamiento jurídico internacional y en el proceder de las Naciones Unidas junto a las organizaciones relacionadas al desarrollo y comercio internacional. De esta forma, se cumple así con el objetivo planteado de determinar la evolución de la gestión de importación

Dentro de los resultados más importantes que se obtuvieron con la aplicación del método empírico dirigido a un experto en el área portuaria y operadores de comercio exterior del cantón Machala, es que una de las estrategias logísticas que consideran indispensable considerar tras los sucesos de post pandemia, el alto costo de los fletes navieros y la incertidumbre de no saber cuándo se normalizarán estas tarifas; es la búsqueda de nuevas rutas o mercados alternos del cual importar la mercancía. Este resultado concuerda con la investigación de Pérez (2022) quien considera que buscar nichos de mercado emergentes o poco saturados podría resultar en beneficios para las empresas importadoras, es una alternativa con altas ganancias por operación, sin embargo, también añade que podría derivar en altos costes por operación, pues supone de capacitaciones para personal extra y la propuesta del nuevo rumbo del negocio. Esto contrasta con lo que manifiesta Solórzano (2022) la búsqueda de nuevas rutas o medios de transporte no será factible para todos los productos que importen las empresas del cantón Machala, no obstante, existen productos dentro de la región que podrían sustituir momentáneamente, ya que el problema de las altas tarifas de los fletes navieros se irá regularizando poco a poco.

También se considera que la recuperación comercial de las empresas importadoras tiene que ver con la solvencia económica de cada una de ellas, dentro del cuestionario aplicado a los operadores de comercio exterior del cantón Machala se constató que la rentabilidad de las empresas jugó un papel fundamental tras la crisis de contenedores y el alza de los fletes marítimos, puesto que el impacto recibido se centra principalmente en la rentabilidad, y recae en el consumidor final. Esta información también la sostiene Solórzano (2022) que considera el tener un buen flujo de efectivo y poder adquisitivo, puntos clave para dinamizar las compras por las empresas importadoras en tiempos de crisis.

Los efectos del incremento de los fletes marítimos van ligados de la mano con el aumento desproporcional de la demanda logística gracias a la reactivación económica. Cerca del 80% de las operaciones de comercio exterior se dan vía marítima, y la gran mayoría es utilizada por los países desarrollados. La crisis de pandemia desencadenó un golpe a los sectores económicos, esto debido a las medidas que debían implementar para adaptarse al cambio. El gobierno ecuatoriano tomó medidas para apoyar a las empresas importadoras con la eliminación del valor del flete marítimo para el cálculo de impuestos, buscando minimizar el impacto que recibirían los consumidores finales y una reducción de costos para el sector productivo. Por su parte, los operadores de comercio exterior entrevistados concuerdan que, al ser medidas tomadas por el gobierno, facilitan de una manera las operaciones comerciales, sin embargo, consideran que el impacto sigue siendo el mismo ya que el flete naviero se lo sigue considerando dentro de los costos del producto final; lo que si significaría un mayor beneficio es la reducción de impuestos en algunos productos señalan. Esta información contrasta con la opinión de Solórzano (2022) quien no está de acuerdo con que el gobierno fomente algún tipo de beneficio para todas las importaciones ya que no todos los productos importados son de primera necesidad, muchas de las veces son productos suntuarios.

## CONCLUSIONES

Una vez desarrollado y analizado el tema de la presente investigación “Efectos del incremento de los costos de fletes marítimos en las importaciones de empresas del cantón Machala en el 2021” se puede concluir de la siguiente manera:

- La pandemia marcó un antes y un después en las dinámicas comerciales de todo el mundo, teniendo consecuencias a nivel económico y así mismo en el comercio internacional, dentro del cual, el desabastecimiento de contenedores que resultó en un incremento en la tarifa de fletes navieros a niveles impensables, fue alarmante, ya que actualmente el transporte marítimo representa cerca del 80% de las transacciones comerciales internacionales y de las que la mayoría de países depende su economía.
- Esta crisis de contenedores en las que interviene el movimiento de contenedores, flujo de mercancías, restricciones en los puertos marítimos, la variación del nivel de consumo de bienes y servicios, provocó una oferta menor y una demanda en incremento con la reactivación económica, lo que llevó a las empresas importadoras a tomar medidas por su propia cuenta para resistir el impacto de la crisis.
- Las importaciones en el año 2021 registraron un incremento del 40,6% en valor FOB y 20,1% TM respecto al año 2020, lo cual fue un indicador de la importancia y la necesidad de las empresas importadoras de la reactivación económica, pues a pesar de la crisis de contenedores, los costos de fletes marítimos que se incrementaron hasta en un 100% su valor en determinadas rutas, el congestionamiento en los principales puertos y la menos disponibilidad de cupos y de rutas navieras, no fueron un impedimento para que la actividad económica siguiera su curso de manera positiva.
- El impacto de las importaciones en las empresas importadoras del cantón Machala debido al alza de las tarifas de fletes navieros puede establecerse principalmente en la rentabilidad de las empresas, ya que deben considerar este rubro el cual aumentó en hasta el 100% en los costos de importación, además, hay que señalar que pese a ya no constar este rubro dentro del cálculo de los tributos siguió afectando al precio final que lo asumen los consumidores.
- Dentro de las estrategias logísticas propuestas para mitigar los costos de las fletes navieros se obtuvo, la logística integral que permitirá la asignación de los procesos

logísticos a terceras personas quienes buscarán la optimización de recursos y costos de importación; también se determinó el estudio de los costos de transporte interno, la calidad de los procesos logísticos y la cadena de suministro, y finalmente la búsqueda de nuevas rutas logísticas o nuevos nichos de mercados dentro de la región que minimizarán costes de transporte marítimo por transporte terrestre, siempre y cuando cumpla con las necesidades de cada importador.

## RECOMENDACIONES

- Se recomienda estudiar un rango de años más amplio a fin de determinar cuál ha sido la evolución del flete marítimo dentro del contexto de las importaciones y de qué manera ha influenciado en el impacto comercial.
- La crisis debido al COVID-19 generó grandes cambios en la economía mundial, las empresas importadoras deberían contar con estrategias logísticas como alternativa debido a una alta probabilidad de futuras interrupciones en la cadena de suministro.
- Las estrategias logísticas propuestas pueden servir para implementarlas o servir de referente para mejorar o aumentar su competitividad frente a sus competidores dentro del comercio y no estancarse a los modelos de negocios tradicionales.
- Es necesario examinar otros casos similares para establecer de qué forma ha impactado comercialmente el flete marítimo en las empresas importadoras del cantón Machala, ya que no sólo ha afectado a las importaciones de la parte sur del Ecuador, sino ha sido a nivel mundial y la realidad varía independientemente de cada situación.
- Las limitaciones de esta investigación es que se utilizó un tipo de muestra no probabilística por conveniencia. Se sugiere que para próximas investigaciones se realice un estudio con una muestra de tipo de muestra probabilística, llevando la investigación a otro nivel y a nuevas estrategias.

## BIBLIOGRAFÍA

- Aguilar, D., Romero, J., & León, L. (2022). Análisis de la escasez de contenedores en el transporte marítimo a nivel mundial año 2020. *Dominio de las Ciencias*, 8(1), 1046-1070. Obtenido de <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/8383486.pdf>
- Aguilar, G., Cali, C., & Oleas, C. (2021). Análisis del transporte y proceso logístico caso “Importadora Allauca” Chile –Ecuador. *Polo del Conocimiento: Revista científico - profesional*, 6(8), 527-541. Obtenido de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=8094452>
- Banco Central del Ecuador. (julio de 2022). *Estadísticas de Comercio Exterior*. Obtenido de Banco Central del Ecuador: <https://www.bce.fin.ec/index.php/comercio-exterior>
- Barría, C. (30 de agosto de 2021). BBC News Mundo. Obtenido de BBC NEWS Web site: [https://www.bbc.com/mundo/noticias-58324770?at\\_custom1=%5Bpost+type%5D&at\\_custom3=BBC+Mundo&at\\_custom4=04F9955C-05EA-11EC-9AF2-A4D496E8478F&at\\_medium=custom7&at\\_campaign=64&at\\_custom2=twitter](https://www.bbc.com/mundo/noticias-58324770?at_custom1=%5Bpost+type%5D&at_custom3=BBC+Mundo&at_custom4=04F9955C-05EA-11EC-9AF2-A4D496E8478F&at_medium=custom7&at_campaign=64&at_custom2=twitter)
- Bonomelli, G. (2020). La pandemia del coronavirus y su impacto sobre el comercio internacional: Una mirada sobre el mundo y Argentina. *Revista Integración y Cooperación Internacional*, 30, 5–12. <https://doi.org/10.35305/revistamici.v0i30.45>
- Calzado, D. (2020). La gestión logística de almacenes en el desarrollo de los operadores logísticos. *Contaduría y Administración*, 26(1). Obtenido de <https://www.redalyc.org/journal/1815/181562407005/html/>
- Cánovas, B. (2020). El transporte marítimo internacional entre el cambio climático y el coronavirus. *bie3: Boletín IEEE*, 451-468. Obtenido de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7552062>

- Capurro, E. E. (2020). Impacto económico de la logística en el Ecuador y su afectación en la pandemia. *Ciencias de técnicas y aplicadas*, 6(4), 1610-1625. <https://doi.org/http://dx.doi.org/10.23857/dc.v6i3.1>
- Cordonez Castro, E. Y., Cardenas Calderon, R. P., Garay Cisneros, V. A., & Zabala Huilca, H. W. (2022). Desafíos de la gestión de transporte y logística en pandemia. *Polo del Conocimiento*, 7(4). Obtenido de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=8399924>
- Feria, H., Matilla, M., & Mantecón, S. (2020). La Entrevista y la Encuesta: ¿Métodos o Técnicas de Indagación empírica? *Didasc@lia: Didáctica y educación*, 11(3), 62-79. Obtenido de <https://revistas.ult.edu.cu/index.php/didasca/article/view/992>
- Fontalvo, T., De la Hoz, E., & Mendoza, A. (2019). Los procesos logísticos y la administración de la cadena de suministro. *Saber, Ciencia y Libertad*, 14(2), 102-112. doi:DOI: 10.18041/2382-3240/saber.2019v14n2.5880
- Fuentefria Ramírez, S. B., Portelles Cobas, N., & Alvarez Fuentes, M. (2022). La gestión logística con enfoque de proceso en la Universidad de Holguín. Estrategias de mejora. *Rilco*(13). Obtenido de <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/8325218.pdf>
- Gamero, S. (2018). El contrato de fletamiento por espacio. *Transportes marítimos*, 440. Obtenido de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/tesis?codigo=151888>
- Gómez, A., & Ramírez, Z. (2017). Causalidad entre las importaciones y el crecimiento económico. *Investigación y Reflexión*, XXV(2). Obtenido de <https://www.redalyc.org/pdf/909/90952679004.pdf>
- González, F., Freire, M., Pais, C., & López, B. (2019). Análisis de redes complejas del transporte marítimo en el Océano Atlántico. *Revista de Ciencias Sociales*(25), 41-57. Obtenido de <https://www.redalyc.org/journal/280/28065583003/28065583003.pdf>
- Guamaquispe Guallaguaman, J., Mancheno Saá, M., Altamirano Analuisa, D., & Chaluisa Chaluisa, S. (2019). Constructivismo web: un enfoque en crecimiento

- para el desarrollo de la logística integral. *Polo del Conocimiento*, 4(1). Obtenido de <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/7164427.pdf>
- López, C., Moreno, D., & Vidal, J. (2018). Las agencias de carga y los servicios de transporte en el comercio internacional de Bogotá. *Ensayos de economía*, 141-164. Obtenido de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6984443>
- Macias, K., Correa, R., Álvares, J., & Del Río, M. (2021). Efectos del Covid-19 en el comercio internacional del Ecuador. *Contaduría y Administración*, 66(5), 1-24. Obtenido de <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/8294176.pdf>
- Macias, R., León, A., & Limón, C. (2019). Análisis de la cadena de suministro por clasificación ABC. *RAN: Revista Academia & Negocios*, 4(2), 83-94. Obtenido de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6750256>
- Martínez, L., & El Kadi, O. (2019). Logística Integral y Calidad Total, Filosofía de Gestión Organizacional orientadas al cliente. *KOINONIA. Revista Arbitrada Interdisciplinaria de Ciencias de la Educación, Turismo, Ciencias Sociales y Económica, Ciencias del Agro y Mar y Ciencias Exactas y aplicadas*, IV(7), 202-234. Obtenido de <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/7062704.pdf>
- Mora, L. A. G. (2016). *Gestión Logística Integral: las mejores prácticas en la cadena de abastecimiento (2a ed.)*. Ecoe Ediciones.
- Morcillo, J. (2018). Sostenibilidad en la cadena de suministro. *360: Revista de Ciencias de la Gestión*(3), 18-38. Obtenido de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7185830>
- Navarro, J., & Delfin, O. (2020). Las Principales Terminales de Contenedores Portuarias en el Ámbito Internacional: Un Análisis de Eficiencia Económica. *Revista mexicana de economía y finanzas*, 15(2), 241-262. Obtenido de <https://www.redalyc.org/journal/4237/423765207006/html/>
- Ortega, A., & Choque, D. (2021). Formalidades aduaneras en la importación y exportación. *Revista Lex Mercatoria*(19). Obtenido de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=8339006>

- Pinheiro de Lima, O., Breval Santiago, S., Rodríguez Taboada, C. M., & Follmann, N. (2017). Una nueva definición de la logística interna y forma de evaluar la misma. *Ingeniare*, 25(2). Obtenido de <https://www.redalyc.org/pdf/772/77252418009.pdf>
- Polo, G. (2018). El mercado de fletes. *Revista de economía*(901). Obtenido de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6505358>
- Saavedra Calderón, J. A. (2020). El covid-19 en américa latina: situación y desafíos del sistema internacional. *Cuadernos de Derecho Público*, 8, 51–59. [https://doi.org/10.22529/cdp.2020\(8\)03](https://doi.org/10.22529/cdp.2020(8)03)
- Sharma, A., Adhikary, A., & Bikash, S. (2020). Covid-19's impact on supply chain decisions: Strategic insights from NASDAQ 100 firms using Twitter data. *Journal of Business Research*, 443-449. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.jbusres.2020.05>.
- Solórzano, M. (24 de agosto de 2022). [Entrevistado por M. Narváez].
- Tejeda Villanueva, A., Blanco Jiménez, M., & Guerra Moya, S. (2019). Factores que impulsan las importaciones de las empresas de alimentos procesados, mejorando su competitividad. *Investigación Administrativa*, 48(124). Obtenido de <https://www.redalyc.org/journal/4560/456059299007/456059299007.pdf>
- Transport Intelligence. (2022). Ocean Freight Rate Tracker Q1 2022. *TI's Quarterly air and ocean freight rate trackers*, 20. Obtenido de <https://www.ti-insight.com/wp-content/uploads/2022/02/Ti-Ocean-Freight-Rate-Tracker-2022-Q1-S21.pdf>
- United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD). (2021). *Review of Maritime Transport 2021* (2021 ed.). United Nations. doi: <https://doi.org/10.18356/9789210000970>
- Vásquez, G., Canales, R., & Becerril, O. (2018). La competitividad logística del transporte marítimo en la Alianza del Pacífico: 1990-2015. *México y la cuenca del pacífico*(20), 65-88. Obtenido de <https://www.redalyc.org/journal/4337/433757506003/html/>

- Zamora Torres, A. I. (2018). Logística del comercio internacional de la región de la Cuenca del Pacífico a través del Análisis Envoltante de Datos Network. *Contaduría y administración*, 63(4). Obtenido de [https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0186-10422018000500007](https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0186-10422018000500007)
- Zamora, A., & González, J. (2019). Factores clave de la cadena logística del comercio exterior de un puerto mexicano. *Contaduría y administración*, 64(2). Obtenido de [https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0186-10422019000300007](https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0186-10422019000300007)
- Zúñiga L., Restrepo L., Osorio R., Buendía J., Muñoz H. (2020). La Economía Global en tiempo de crisis del covid-19. *Revista Espacios*, 41(42), 381–387. Obtenido de <https://www.revistaespacios.com/a20v41n42/a20v41n42p33.pdf>

## ANEXOS

### Anexo 1. Empresas Importadoras de la Ciudad de Machala

Nro. RUC	NOMBRE
0790046072001	IMACO IMPORTADORA DE MATERIALES DE CONSTRUCCION C. LTDA.
0790100662001	IMPORTADORA CARLOS SOTOMAYOR S.A. (IMCARSOSA)
0791719682001	IMPORTADORA OROCAMIONES S.A.
0790084837001	IMPORTADORA Y DISTRIBUIDORA DE MATERIALES ELECTRICOS INDUSTRIALES INMAELECTRO C.LTDA.
0791707307001	IMPORTADORA Y EXPORTADORA MANRIQUE MORA CIA. LTDA.
0791708915001	IMPORTADORA Y EXPORTADORA "HSU" CIA. LTDA.
1791774132001	IMPORTADORA BRAVO - VALAREZO CIA. LTDA
0791732069001	IMPORTADORA Y EXPORTADORA VILCAGREEN CIA. LTDA.
0791746175001	D.T.R. IMPORTADORA Y EXPORTADORA S. A.
0791767741001	IMPORTADORA Y EXPORTADORA IMCHEROVI S.A.
0791768772001	IMPORTADORA IMDANROY CIA. LTDA.
0791771927001	DISTRIBUIDORA IMPORTADORA COMERCIAL AGRARIA REGIONAL DEL SUR S.A. DICARESURSA
0992873345001	IMPORTADORA MODALILILU S. A.
0791778492001	IMPORTADORA Y EXPORTADORA ROJAS IMPREXPRO S.A.
0791779219001	IMPORTADORA FLOMINEC CIA.LTDA.
0791781434001	IMPORTADORA Y COMERCIALIZADORA DEL SUR IMCOMSUR S.A.
0791783577001	COMERCIALIZADORA & IMPORTADORA AGROINDUSTRIAS AMAZONAS AGROINDUSTRIAMAZONAS S.A.
0791786061001	IMPORTADORA IMPORTTOOLCORPSA IMPORTTOOLS & CORP S.A.
0791787602001	IMPORTADORA Y DISTRIBUIDORA ASTUDILLO ZAMBRANO IMFADAZA S.A.
0791795540001	IMPORTADORA & COMERCIALIZADORA YUNG HSU Y-H S.A.
0791799996001	IMPORTADORA INDUSTRIAL AGRICOLA JIMENEZ ROMERO JIMEAGROS S.A.
0791800706001	IMPORTADORA COMERCIAL E LLANTAS IMPOLLANTAS C.LTDA.
0791801885001	IMPORTADORA NOVACARRI S.A.
0791802148001	IMPORTADORA BJR CIA.LTDA.
0791802873001	IMPORTADORA COMERCIAL JSV JSVIMPOR C.LTDA.
0791804531001	IMPORTADORA DE ACABADOS DE LA CONSTRUCCION IMPORCEM S.A.
0791806542001	IMPORTADORA MASAPARTS S.A.
0791822297001	IMPORTADORA COMERCIALIZADORA PRODUCTOS MINEROS IMCOPROMIN S.A.
0791823382001	IMPORTADORA JIMENEZ IMPJIMENEZ C.A.
0791825806001	COMERCIALIZADORA E IMPORTADORA NACIONAL DE EXPLOSIVOS Y ACCESORIOS COMINEXPA S.A.
0791830192001	IMPORTADORA Y FUMIGADORA DE INSUMOS AGRICOLAS CIELO&TERRA S.A.

0791830230001	CASA DEL AGRICULTOR IMPORTADORA Y COMERCIALIZADORA DE MAQUINARIAS Y REPUESTOS AGROFORESTALES GRUPOG&G S.A.
0791832071001	IMPOAGUIVAL IMPORTADORA AGUILAR & VALAREZO C.A.
0791798310001	IMPORTADORA DE SOLUCIONES Y PRODUCTOS AGRICOLAS GLOBALBJB7 CIA.LTDA.
0791800102001	IMPORTADORA AGRICOLA Y ACUICOLA BANEGAS&JIMENEZ AGROCOMERCIO BANAMAR C.LTDA.
0791802482001	IMPORTADORA Y EXPORTADORA BRAVO & CORDOVA BRAVCORDSA S.A.
0791805031001	IMPORTADORA QABA S.A.
0791832659001	EXIMQUE EXPORTADORA IMPORTADORA QUEZADA S.A.

## Anexo 2. Entrevista dirigida a especialistas de comercio exterior

### ENTREVISTA DIRIGIDA A ESPECIALISTAS DE COMERCIO EXTERIOR

A. Datos formales de la encuesta	
Institución donde se realiza:	
Lugar donde se realiza:	Ciudad de Machala
Fecha:	11 de febrero de 2022
Hora:	10:00 a.m.
Encuestador:	Joselyn Madelaine Narváez Solórzano
B. Objetivo de la entrevista	
Conocer el punto de vista desde de un Perito Aduanero sobre el impacto del incremento de los costos de los fletes marítimos en las importaciones de empresas de la ciudad de Machala en el año 2021.	
C. Tipo de entrevista	
<ul style="list-style-type: none"><li>- Según su estructura: No estructurada</li><li>- Según la cantidad de entrevistados: Individual</li></ul>	
D. Condiciones para la realización de la entrevista	
<ul style="list-style-type: none"><li>- Entre semana.</li><li>- Horario entre las 13:00 p.m hasta las 18:00 p.m.</li><li>- Confirmar asistencia</li><li>- Ropa formal.</li></ul>	
E. Descripción de la población o muestra de la encuesta	
Ing. Milton Solórzano	
F. Partes de la entrevista	
Esta investigación es realizada y dirigida por la Srta. Joselyn Madelaine Narváez Solórzano estudiante de la Carrera de Comercio Exterior de la Universidad Técnica de Machala, quien se encuentra desarrollando una investigación con el objetivo de contrarrestar los efectos del incremento de los costos de fletes marítimos en las importaciones de empresas de la ciudad de Machala en el año 2021. Debido a ello, se hace necesario conocer con la mayor objetividad el impacto que ha ocasionado este incremento en las importaciones de su empresa en el último año, así como los efectos en la misma.	

1. ¿Qué factores considera usted que son fundamentales para que se determine un incremento en el flete marítimo dentro del contexto de comercio internacional?
2. ¿Qué elementos considera usted que deberían reforzar las empresas importadoras de Machala para contrarrestar el impacto comercial sufrido debido al incremento del flete marítimo?
3. ¿Considera usted que las empresas importadoras de Machala deberían contar con otras opciones para equiparar el costo extra debido al incremento del flete marítimo?
4. ¿Considera usted una alternativa, en cuanto a costos, que las empresas importadoras de Machala elijan a Puerto Bolívar como puerto principal de importación?
5. ¿Considera usted que las medidas adoptadas por el gobierno para mitigar el impacto del costo del flete marítimo son suficientes para contrarrestar los efectos de este incremento?
6. ¿Qué acciones considera usted deben tomarse por parte del gobierno y por parte de las empresas importadoras de Machala para minimizar el impacto comercial debido al incremento del flete marítimo?

### Anexo 3. Entrevista dirigida a operadores de comercio exterior de Machala

#### **ENTREVISTA DIRIGIDA A OPERADORES DE COMERCIO EXTERIOR DE MACHALA**

A. Datos formales de la encuesta	
Institución donde se realiza:	
Lugar donde se realiza:	Ciudad de Machala
Fecha:	11 de febrero de 2022
Hora:	10:00 a.m.
Encuestador:	Joselyn Madelaine Narváz Solórzano
B. Objetivo de la entrevista	
Conocer el impacto del incremento de los costos de los fletes marítimos en las importaciones de empresas de la ciudad de Machala en el año 2021.	
C. Tipo de entrevista	
- Según su estructura: Estructurada - Según la cantidad de entrevistados: Individual	
D. Condiciones para la realización de la entrevista	
- Entre semana. - Horario entre las 13:00 p.m hasta las 18:00 p.m. - Confirmar asistencia - Ropa formal.	
E. Descripción de la población o muestra de la encuesta	
Ing. Alberto Freire (Gerente General en la Importadora Freire Freire Trading Group) Ing. Ligia Narváz (Jefe en comercio exterior CEINCONSA S.A) Nombre protegido (Asistente comercio exterior en FERREARMIJOS)	
F. Partes de la entrevista	
Esta investigación es realizada y dirigida por la Srta. Joselyn Madelaine Narváz Solórzano estudiante de la Carrera de Comercio Exterior de la Universidad Técnica de Machala, quien se encuentra desarrollando una investigación con el objetivo de contrarrestar los efectos del incremento de los costos de fletes marítimos en las importaciones de empresas de la ciudad de Machala en el año 2021. Debido a ello, se hace necesario conocer con la mayor objetividad el impacto que ha ocasionado este	

incremento en las importaciones de su empresa en el último año, así como los efectos en la misma.

1. ¿Está de acuerdo en que el incremento del flete marítimo afecta la rentabilidad de las empresas importadoras de la ciudad de Machala?
2. ¿En este último año, el incremento en el flete marítimo ha afectado el volumen de sus importaciones?
3. ¿Contaba usted con medidas alternativas frente al incremento en los fletes marítimos para realizar sus importaciones?
4. ¿Qué medidas cree usted que serían las idóneas para contrarrestar los efectos del incremento de los costos de fletes marítimos?
5. ¿Cree usted que implementar estrategias logísticas podrían contrarrestar los efectos del incremento de los fletes marítimos?
6. ¿Qué opina usted sobre la reforma tributaria que se encuentra vigente desde el 29 de noviembre de 2021, sobre la eliminación total del costo del flete en la base imponible para el cálculo de los derechos arancelarios?
7. ¿Considera usted que las medidas adoptadas por el gobierno para mitigar el impacto del costo del flete marítimo son suficientes para contrarrestar los efectos de este incremento?
8. ¿Cree usted que con el retorno a la normalidad después del COVID-19, los costos del flete marítimo volverán a ser los mismos?

## Anexo 4: Estudio de documentos

### ESTUDIO DE DOCUMENTOS

Lugar donde se realiza:	Ciudad de Machala
Fecha:	10 de febrero de 2022
Hora:	10:00 a.m.
Observador:	Joselyn Madelaine Narváez Solórzano
G. Objetivo de la encuesta	
Conocer las empresas importadoras de la ciudad de Machala mediante la base de datos de la Superintendencia de compañías.	
H. Tipo de Estudio de Documentos	
- Según su estructura: Clásica	
I. Condiciones para la realización del estudio de documentos	
- Sea página verificada y original del organismo que se estudia. - Que el documento se encuentre firmado. - Que se indique la fecha de elaboración.	
J. Descripción de la población o muestra de la encuesta	
Empresas importadoras de la ciudad de Machala que hayan estado activas desde 2018 hasta la actualidad.	
K. Guía para el estudio de documentos	
Externo	
- Título - Autor - Tema - Fecha de publicación - Encuadernación - Tipo de documento	
Interno	
- Tipo de información acorde al estudio.	
L. Control del estudio de documentos	
- Calcular la validez y confiabilidad del estudio de documentos. - Reajuste de la guía para el estudio de documentos. - Entrenamiento de los investigadores.	

## Anexo 5: Evidencia de las entrevistas

Entrevista de Proyecto de Titulación Externo Recibidos x



**JOSELYN MADELAINE NARVÁEZ SOLÓRZANO** <jnarvaez2@utmachala.edu.ec>  
para importadorafreirefreire@gmail.com, bcc: madelaine-narvaez ▾

🗨️ Lun, 15 ago, 21:57 ☆ ↶ ⋮

Estimados,  
Buenas noches

Por este medio, me permito enviarle a usted en documento adjunto, el cuestionario de preguntas de la entrevista programada en días pasados, la misma que será utilizada para la investigación de mi proyecto de titulación.

Muchas gracias

--



**Importadora Freire Freire Trading Group**

para mi ▾

mar, 16 ago, 13:30 ☆ ↶ ⋮

Buenas Tardes  
Estimada  
Joselyn Narvaez.

Adjunto la entrevista completa en word.

Att:  
Ing. Alberto Rannier Freire Freire  
Gerente General

\*\*\*

--



**IMPORT. & EXPORT. FREIRE FREIRE TRADING GROUP, CO.LTD.**

DIRECCION: Gr1.Manuel Serrano y Los Sauces (esq) ALMACEN, OFICINA Y BODEGA

PBX: (+593 07) 6000 298 MACHALA-EL ORO-ECUADOR

Tlf.Movil/WhatsApp/WeChat: 0980449340 0992580477 0995143132 0995663822

## Entrevista de Proyecto de Titulación Externo Recibidos x



**JOSELYN MADELAINE NARVÁEZ SOLÓRZANO** <jnarvaez2@utmachala.edu.ec>

lun, 22 ago, 9:26



para milasolo ▾

Buenos días  
Estimado Milton,

Por este medio, me permito solicitar a usted me conceda una entrevista de forma virtual por la plataforma Zoom, la misma que me ayudará para la investigación de mi proyecto de titulación: "Efectos del incremento de los costos de fletes marítimos en las importaciones de empresa del cantón Machala en el año 2021.

Quedo atento a su respuesta,  
Me puedo ajustar a su agenda.

Muchas gracias

--



**Milton Alfonso Solorzano Martinez**

lun, 22 ago, 9:29



Estimada Madelaine, Muy buen día, con mucho gusto, la entrevista la podemos hacer el día jueves 25 de agosto a las 18H00. MS De: JOSELYN MADELAINE...



**Milton Alfonso Solorzano Martinez**

lun, 22 ago, 9:29



para mí ▾

Estimada Madelaine,

Muy buen día, con mucho gusto, la entrevista la podemos hacer el día jueves 25 de agosto a las 18H00.

MS

---

De: JOSELYN MADELAINE NARVÁEZ SOLÓRZANO <jnarvaez2@utmachala.edu.ec>

Enviado: lunes, 22 de agosto de 2022 9:26

Para: Milton Alfonso Solorzano Martinez <milasolo@espol.edu.ec>

Asunto: Entrevista de Proyecto de Titulación

\*\*\*

...

[Mensaje recortado] [Ver todo el mensaje](#)

