

La crisis de los contenedores y su impacto en el comercio exterior del Ecuador periodo 2020-2021

Ericka Valentina Concha Cabanilla

econcha2@utmachala.edu.ec

<https://orcid.org/0000-0002-5481-1621>

Nicole Estefania Serrano Ayala

nserrano4@utmachala.edu.ec

<https://orcid.org/0000-0002-8927-423X>

Dany Humberto Barreno Pereira

dbarreno@utmachala.edu.ec

<https://orcid.org/0000-0002-0702-3577>

Universidad Técnica de Machala

Machala - Ecuador

RESUMEN

La pandemia Covid 19 en el año 2020 provocó una serie de problemas tanto sanitarios como económicos y sociales. Uno de los sectores más perjudicados fue el comercio internacional por el cierre de fronteras, puertos, que originó una crisis de contenedores que incrementó la problemática logística alrededor del mundo. Ecuador no fue la excepción, en que se vio afectado su comercio exterior tanto en las exportaciones como en las importaciones de bienes y servicios, cifras que cayeron en comparación con el año anterior, afectando al sector exportador e importador del país. El objetivo de la investigación es determinar el impacto de la escasez de contenedores en el comercio exterior del Ecuador, mediante un estudio documental para fundamentar el impacto económico originado en el periodo 2020-2021. El tipo de investigación es documental con enfoque cualitativo y de alcance exploratorio con la aplicación de los métodos analítico y sintético. Los materiales utilizados fueron publicaciones científicas y boletines del Banco Central del Ecuador. Como resultado, en Ecuador las exportaciones e importaciones cayeron como efecto de la pandemia, sin embargo, en el caso concreto de las exportaciones, estas no se vieron trastocadas, solamente el sector camaronero, cafetero, atunero, florícola tuvieron caídas que afectó económicamente.

Palabras clave: *Pandemia; comercio internacional; crisis de contenedores; exportaciones; importaciones.*

The container crisis and its impact on Ecuador's foreign trade period 2020-2021

ABSTRACT

The Covid 19 pandemic in 2020 caused a series of health, economic and social problems. One of the most affected sectors was international trade due to the closure of borders and ports, which caused a container crisis that increased logistics problems around the world. Ecuador was no exception, in that its foreign trade was affected both in exports and imports of goods and services, figures that fell compared to the previous year, affecting the export and import sector of the country. The objective of the research is to determine the impact of the shortage of containers on the foreign trade of Ecuador, through a documentary study to substantiate the economic impact originated in the period 2020-2021. The type of research is documentary with a qualitative approach and exploratory scope with the application of analytical and synthetic methods. The materials used were scientific publications and bulletins from the Central Bank of Ecuador. As a result, in Ecuador exports and imports fell as a result of the pandemic, however, in the specific case of exports, these were not disrupted, only the shrimp, coffee, tuna, and floriculture sectors had falls that affected economically.

Keywords: *Pandemic; International Trade; container crises; exports; imports.*

INTRODUCCIÓN

En estos últimos años se ha vuelto muy común hablar acerca de la crisis de los contenedores, pero realmente se sabe ¿qué es esto? o ¿cómo afecta al comercio internacional y a la economía de los consumidores? Con la pandemia Covid-19 se desencadenaron un sin número de impactos negativos en la economía mundial, debido a la saturación de los puertos, cierre temporal o permanente de las fábricas, desabastecimiento de materias primas y bienes de consumo; originando el aumento en el tiempo de entrega de las mercancías. Considerando la importancia del comercio y la influencia del transporte marítimo en el comercio exterior, se analiza el tema la crisis de los contenedores y su impacto en el comercio exterior del Ecuador periodo 2020-2021.

La importancia de analizar la crisis de contenedores, es que en la actualidad los países aún se encuentran en el proceso de recuperación por la crisis de la pandemia Covid-19, especialmente los países en vías de desarrollo que han sido los más afectados, porque su economía depende del comercio internacional. Así lo indica Jorge (2021) los niveles de producción de bienes y del tráfico marítimo es gracias al surgimiento del “capitalismo comercial, que se formó el comercio mundial en los siglos XVI y XVII” (p. 248).

El 90% del tráfico mundial de carga se mueve por vía marítima, mediante contenedores los cuales son el medio de transporte rentable, operativo y seguro de transportar mercancías. China teniendo 8 de los 10 puertos más activos a nivel mundial y siendo foco de la crisis sanitaria se vio obligado a reducir sus operaciones a niveles mínimos por las restricciones de la pandemia, trayendo como consecuencia una menor circulación de contenedores.

En un intento por parte de los gobiernos en controlar la pandemia y en reactivar la economía internacional, la demanda de espacios en los transportes marítimos aumentó en el 2021 por los consumidores que realizaban una mayor adquisición de productos, poniendo en apuros al sistema de transporte naviero en lograr satisfacer dicha demanda. Sumado a esto, que los costos logísticos representan el 20% para el sector del comercio internacional haciendo que los productos sean más caros por el exorbitante incremento en los costos de los fletes marítimos.

Desde la perspectiva de World Container Index, ente que proporciona de manera semanal evaluaciones de los costos de fletes de contenedores, apreciaciones diarias de

precios futuros y movimientos de precios históricos manifiesta que, hasta la semana 41 del 2021 el índice de contenedores superó los 9.900,25 dólares americanos por contenedor de 40 pies, siendo un 283% más alto que en el año 2020. Mientras, que el índice compuesto medio del 2021 es de 7.126 dólares por cada contenedor de 40 pies, lo cual es 4.629 dólares más que la media de 5 años de 2.476 dólares (Rodríguez, 2022). Según (Estrada & Reyes, 2017) nos explican que las empresas navieras operan con buques más grandes y de gran capacidad para ahorrar, al momento de no poder abastecerse con la carga suficiente genera el aumento de precios en los fletes y así compensar los costos del traslado de las mercancías (pág. 18). Lo cual, nos planteamos la interrogante ¿Cuál es el impacto en el comercio exterior del Ecuador originado por la crisis de los contenedores en el periodo 2020-2021?

El presente artículo de investigación tiene como objetivo principal determinar el impacto de la escasez de contenedores en el comercio exterior del Ecuador, mediante un estudio documental para fundamentar el impacto económico originado en el periodo 2020-2021. Para el cumplimiento de dicho objetivo se va a promover en el desarrollo los siguientes objetivos específicos: establecer las exportaciones e importaciones que se vieron perjudicados por la escasez de contenedores; analizar la afectación económica en las empresas exportadoras del país.

Consecuentemente, para tener una visión más amplia de la situación actual de la crisis de los contenedores, se analizan los datos redactados por parte de los organismos nacionales e internacionales como el Banco Central del Ecuador, Cámara Marítima del Ecuador, Ministerio de Comercio Exterior, World Container Index, Comisión Económica para América Latina y el Caribe y Cámara de Ecuador Shanghai China.

Como resultado debido a la pandemia del Covid-19, es que afectó de manera tan sigilosa que el comercio internacional tuvo un impacto negativo para la economía mundial, y no solo a importadores o exportadores, sino a los consumidores en sí, porque la mayoría de empresas no han tenido otra elección más que subir el precio de sus productos, esto debido al incremento de los fletes de un continente a otro, ya que en pandemia la alta demanda de ciertos productos y la paralización de contenedores en diferentes puertos, hacían que esta actividad se vuelva menos consecutiva, por lo que en consecuencia no podían ser comercializados debido a la escasez de contenedores.

Ante los acontecimientos postulados anteriormente, se puede determinar que la crisis logística global postpandemia que estamos viviendo actualmente, es debido a que muchos contenedores se encuentran paralizados en diferentes puertos a nivel mundial, por lo que ha causado un impacto en la economía del consumidor, ya que al no disponer de contenedores para poder transportar la alta demanda de productos y el tráfico logístico que es causado por el limitado acceso a varios puertos de destino, lo que trae como consecuencia de estas variantes es el encarecimiento de fletes marítimos que ha tomado un posicionamiento negativo para muchas de las importaciones a nivel mundial y en Ecuador el alza de precios de productos de consumo diario se hizo notable y a su vez la disminución de ganancias para muchas empresas.

Comercio internacional

Ladino (2018) alega que se puede entender como comercio internacional a la comercialización de bienes o servicios de un país a otro de forma uni o bi direccional por medio de relaciones comerciales. Silveira et al. (2022) señala que este contribuye al desarrollo de las fronteras internacionales por medio de los factores productivos que posee cada país. Mendoza y Torres (2022) indica que además impacta en el fomento del empleo. Villa et al. (2018) manifiesta que el comercio internacional está supeditado a las condiciones geopolíticas, geográficas, estratégicas que tiene un país para mantener relaciones comerciales con sus pares que contribuyan a su desarrollo socioeconómico. Jumbo et al. (2020) considera que la diversidad comercial de productos exportables favorece al crecimiento económico. Para defender los intereses económicos de las naciones, Toala et al. (2019), indica que un país cuenta con políticas de comercio exterior para cumplir con sus objetivos macroeconómicos y sociales. Zamora y Reyes (2022) aclara que los Estados se han visto en la necesidad de realizar mejoras de infraestructura en puertos y aduanas para contar con instalaciones para favorecer al comercio internacional.

Ponce et al. (2020) así como Fierro et al. (2020) consideran que las empresas deben de contar con un enfoque competitivo con deseo de exportar sus productos o servicios de acuerdo a la realidad del entorno internacional por medio de una actitud proactiva. El Estado, para Márquez et al. (2020), es el ente que, por medio de políticas, infraestructura, normas legales, brinda los niveles para que las empresas puedan competir. Contreras y

Molina (2020) mencionan que el alto grado de especialización que tenga un país se verá reflejado en su comercio internacional.

Pesantez et al. (2021) declaran que América Latina se caracteriza por las exportaciones de materias primas que demandan los mercados externos, las mismas que sustentan sus economías. Nikiforovich y Victorovna (2021) considera que, para facilitar el comercio exterior, los países deben de contar con una mejor eficiencia administrativa, menores costos y tiempos para su desarrollo. El comercio internacional, como manifiesta Zamora y González (2019), requiere de cadenas logísticas como infraestructura, transporte, almacenaje, tecnologías, para hacer frente al movimiento de cargas, así como la eficiencia que se den a los trámites respectivos.

Crisis de contenedores

El comercio exterior sufrió un revés a nivel mundial por la crisis económica, social y sanitaria provocada por la pandemia del Covid en el 2020. Para Correa et al. (2022) la crisis provocada por la pandemia afectó considerablemente al comercio internacional que fue uno de los más perjudicados, situación similar indica Quevedo et al, (2020) para quien las barreras perjudicaron a la demanda y oferta de productos. Para Cajas (2022) la pandemia se convierte en una de las afectaciones que más afectaron al mundo entero luego de la Segunda Guerra Mundial en lo económico y social. Según Álvarez (2021), el mundo no estaba preparado para afrontar esta pandemia que originó una de las crisis socioeconómicas y sanitarias a nivel mundial, donde Ecuador no fue la excepción.

Parte fundamental del comercio exterior son los contenedores, como señala Valdés y Wong (2021) estos necesitan de puertos dotados de recursos para la movilización de estos elementos. Como indica la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD, 2021) casi todos los productos del sector manufacturero son transportados en contenedores, por lo que cualquier crisis afecta a los consumidores. De acuerdo a García y Jiménez (2021) la crisis de los contenedores se originó por su baja disponibilidad porque estaban dentro de navieras sin poder desembarcar por el cierre de puertos, empresas fabricantes de contenedores cerraron por la pandemia, falta de materias primas para su construcción.

METODOLOGÍA

El tipo de investigación es documental con enfoque cualitativo y de alcance exploratorio con la aplicación de los métodos analítico y sintético. Documental porque se desea profundizar en el fenómeno objeto de estudio (Hurtado, 2020), en el presente caso se tomó como referencia a artículos científicos y boletines del Banco Central del Ecuador para poder realizar el análisis de las exportaciones e importaciones en tiempos de pandemia y su relación con la crisis de contenedores en el periodo 2020 a 2021. Cualitativo para comprender las características de las variables analizadas (Salazar, 2020), con lo que se puede determinar la afectación de la crisis de contenedores por la pandemia.

Analítico para verificar la información estudiada (Ramos, 2020), se describe la forma en que pudo afectar la crisis de contenedores al comercio internacional ecuatoriano. Con el sintético se hace un resumen de los datos analizados (Hurtado, 2020), para realizar un análisis detallado de la información recabada en la investigación para llegar a conclusiones acorde a los objetivos planteados.

Los materiales a utilizar corresponden a las publicaciones científicas previas, cuya selección es relacionada a la investigación de artículos científicos en bases de datos consultadas como Redalyc, Scielo, Dialnet, además con la ayuda de información de repositorios digitales de la Universidad Técnica de Machala.

RESULTADOS Y DISCUSIÓN

El comercio exterior del Ecuador se caracteriza por las exportaciones petroleras y las no petroleras, estas últimas se dividen en productos tradicionales y los no tradicionales. Las exportaciones totales en el año 2019 alcanzaron el valor de US\$ 22.329,4 millones FOB, cayendo a US\$ 20.355,4 millones FOB en el 2020 que se presentó la pandemia del COVID-19, recuperándose en el 2021 con US\$ 26.699,2 millones FOB, como se muestra en la tabla 1.

Tabla 1*Exportaciones de Ecuador período 2020 – 2021 millones dólares FOB*

Producto	Año 2019	Año 2020	Año 2021	Variación % 2020-2021
Petroleras	8.679,6	5.250,4	8.607,3	63.9%
No petroleras	13.649,8	15.105,0	18.091,9	19.8%
Tradicional	8.339,1	8.812,5	10.194,5	15.7%
No tradicional	5.310,7	6.292,4	7.897,5	25.5%
Total	22.329,4	20.355,4	26.699,2	31.2%

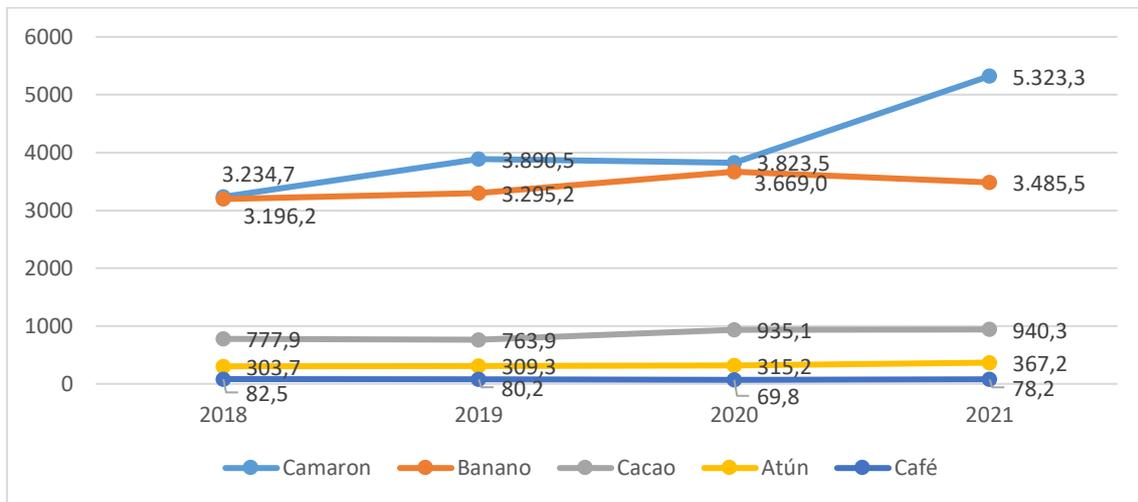
Nota: Tomado del Banco Central del Ecuador (2022)

Las exportaciones que se vieron afectadas por la crisis de contenedores son las tradicionales y no tradicionales que utilizan estos equipos para su traslado a los mercados internacionales. En Ecuador, las exportaciones tradicionales lo conforman productos como banano y plátano, camarón, cacao y elaborados, atún y pescado, café y elaborados. En el caso de los productos no tradicionales los más importantes son productos mineros, enlatado de pescado, flores naturales, manufacturas de metal, madera, manufacturas de cuero, plástico, caucho, elaborados de banano, extractos y aceites vegetales, conservas de frutas, entre otros.

Las exportaciones de productos tradicionales en el año 2019 se ubicó en US\$ 8.339,1 millones, en el 2020 fue de US\$ 8.812,5 que significó un crecimiento del 5,67%, sin embargo, productos como el camarón que desde el 2018 venía con un crecimiento sostenido de US\$ 3.234,7 millones tuvo una caída del 1,72% al pasar de US\$ 3.890,5 millones en el 2019 a 3.823,5 millones en el 2020, situación que estaría relacionado al limitado acceso a los contenedores. El camarón para el año 2021 alcanzó el valor de US\$ 5.323,3 millones con un crecimiento del 39,22%. Para el efecto se muestra la figura 1.

Figura 1

Exportación de productos tradicionales en millones de dólares periodo 2018-2021



Nota: Tomado del Banco Central del Ecuador (2022)

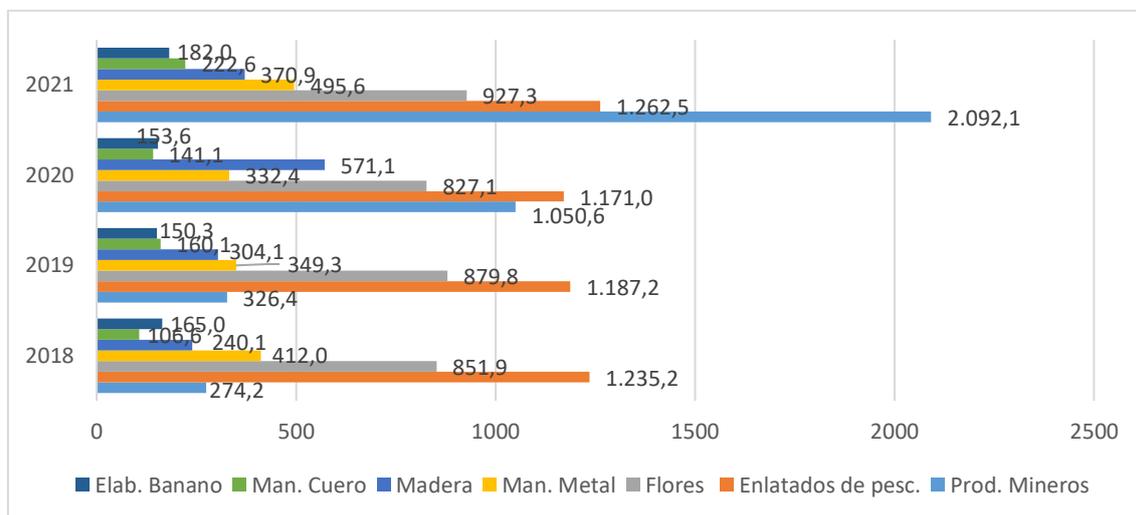
El café en el 2018 produjo US\$ 82,5 millones cayendo a 80,2 millones para el 2019 que representa el -2,78%. La situación se mantuvo para el 2020 en que las exportaciones se redujeron en un 12,97% en comparación con el 2019 al pasar a US\$ 69,8 millones. En cambio, para el 2021 creció a US\$ 78,2 millones con un aumento del 12%. El cacao y atún tuvieron un crecimiento desde el 2018 hasta 2021, en cambio el banano decreció para el año 2021.

En la figura 2 se muestra que en el caso de los productos no tradicionales los productos que tuvieron caídas en las ventas para el año 2019 fue los enlatados de pescado con US\$ 1.187,2 millones cayendo un 1,36% para alcanzar US\$ 1.171,0 millones en el 2020, pero hay que señalar que en el 2018 se exportó US\$ 1.235,2 millones, es decir en el 2019 y 2020 las ventas bajaron. Para el 2021 las ventas fueron de US\$ 1.262,5 millones. Las flores también cayeron en el 2020, luego de un crecimiento sostenido desde el 2018 con US\$ 851,9 millones, pasando a US\$ 879,8 millones en el 2019, cayendo con US\$ 827,1 millones en el 2020, pero en el 2021 se recuperaron los envíos con US\$ 927,3 millones. Otras manufacturas de metal cayeron en el 2020 a US\$ 332,4 millones en comparación con el 2019 que fue de US\$ 349,3 y en el 2018 con US\$ 412,0 millones. En el 2021 se recuperaron las ventas obteniendo US\$ 495,6 millones. Las manufacturas de cuero, caucho, plástico fue otro rubro afectado en pandemia, en el 2018 exportaron US\$ 106,6

millones, en el 2019 con US\$ 160,1 millones, se redujo a US\$ 141,1 millones en el 2020, logrando en el 2021 US\$ 222,6 millones.

Figura 2

Exportación de productos no tradicionales en millones de dólares periodo 2018-2021



Nota: Tomado del Banco Central del Ecuador (2022)

En el caso de las importaciones, estas se conforman por bienes de consumo, materias primas, bienes de capital, combustibles y lubricantes. En la tabla 2 se muestra que en el año 2019 alcanzaron un total de US\$ 21.509,3 millones, en el 2020 descendió a US\$ 16.947,9 millones por la pandemia del Covid 19, en el 2021 la economía se recupera ascendiendo las importaciones a US\$ 23.828,5 millones, con un crecimiento del 40,6% en comparación con el año de pandemia.

Tabla 2

Importaciones de Ecuador período 2020 – 2021 millones dólares FOB

Producto	Año 2019	Año 2020	Año 2021	Variación % 2020-2021
Bienes de consumo	4.910,9	4.116,3	5.132,9	24,7%
Materias primas	6.940,8	5.992,7	9.019,2	50,5%
Bienes de capital	5.373,7	4.142,0	4.925,0	18,6%
Combustibles y lubricantes	4.148,8	2.608,1	4.640,6	77,9%
Diversos	135,00	78,8	110,9	40,7%
Total	21.509,3	16.947,9	23.828,5	40.6%

Nota: Tomado del Banco Central del Ecuador (2022)

Discusión

Las exportaciones e importaciones en el año 2020, producto de la pandemia mundial, se vieron reducidas. Para Aguilar et al. (2022) el comercio internacional se redujo de forma drástica por las restricciones en los principales puertos marítimos, en que la escasez de contenedores fue uno de los factores estuvo relacionado al normal desarrollo del comercio mundial. Para Macías et al. (2020) los problemas del sector exportador se sintieron en abril y mayo del 2020 donde las exportaciones disminuyeron en un 30% a nivel mundial, esto se da por el cierre de las fronteras de los países europeos que afectaron la logística internacional con mayores costos por transporte.

Sin embargo, en un estudio realizado por Sánchez y Weikert (2020) para la Cepal señala que las exportaciones en contenedores cayó en todas las regiones del mundo, a excepción de Latinoamérica, que contrario a todo, creció el 1% en los meses comprendidos de enero a junio del 2020, y el 3.5% de enero a septiembre del mismo año. En el caso de las importaciones, América Latina registra los datos más bajos a nivel de regiones con una caída de -10,4% en el periodo de enero a septiembre del 2020. En el caso de Ecuador, el puerto de Guayaquil obtuvo número positivos en el caso de contenedores con un crecimiento de las exportaciones con el 0,9% en el periodo enero a marzo del 2020 y del 0,1% de enero a septiembre del 2020. Al contrario, en puertos como Cartagena en Colombia, Callao en Perú, Chile que tuvieron comportamientos negativos. Uno de inconvenientes, como menciona Díaz y Montealegre (2022) es que la utilización de contenedores estuvo limitada por los problemas logísticos de las navieras que dio lugar que los costos se incrementen por la demanda que no podía ser satisfecha por el cierre de los puertos y fronteras comerciales.

Lo que se puede analizar, es que en Ecuador, la caída de las exportaciones e importaciones de ciertos productos estuvo ligado a la situación mundial provocada por la pandemia del Covid 19, en que cayó la demanda de bienes de consumo. Donde la crisis de contenedores no afectó en gran medida al comercio internacional del país. Sin embargo, se puede recomendar a las empresas exportadoras a mejorar sus contratos para aplicar garantías a los incoterms para la trazabilidad de la carga.

CONCLUSIONES

El comercio internacional ecuatoriano se vio afectado por la pandemia del Covid 19 en el año 2020 en que las exportaciones totales cayeron - 8.84%. Sin embargo, los productos tradicionales crecieron en un 5.67% y los productos no tradicionales un 18,49%. De los productos exportables que cayeron en el 2020 sobresale el camarón que exportó -1,72% que pudo verse perjudicado por el cierre de las fronteras de uno de sus principales consumidores como es el mercado chino, y la posibilidad de el limitado número de contenedores. Otro producto exportable perjudicado fue el café con una caída del - 12,97%, enlatados de pescado con -1,36%, flores -3,49%, relacionada a la caída de la demanda del mercado internacional, así como el limitado acceso a contenedores. En el caso de las importaciones en el 2020 sufren una caída del -21.21% producto de la crisis del mercado internacional. En definitiva, la crisis de contenedores que vivió el mundo entero fue una realidad, sin embargo, esta no afectó en demasía al comercio internacional ecuatoriano para el caso de los productos tradicionales y no tradicionales, que de manera general obtuvo un crecimiento en comparación con el año 2019.

LISTA DE REFERENCIAS

- 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/servlet/articulo?codigo=8383486>
- Álvarez, M., Vera, K., & Soto, C. (2021). Covid-19: Impacto económico en las exportaciones del sector camaronero ecuatoriano en el periodo 2019-2020. 593 *Digital Publisher*, 6(3), 133-145. Obtenido de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7896333>
- Banco Central del Ecuador. (2022). *Evolución de la balanza comercial por productos*. Obtenido de <https://www.bce.fin.ec/informacioneconomica/sector-externo>
- Cajas, J. (2022). La crisis covid-19 desde los flujos comerciales mundiales: una reseña. *Revista Ciencias Sociales*, 1(43), 47-62. doi:<https://doi.org/10.29166/csociales.v1i43.3322>

-
- Contreras, I., & Molina, A. (2020). Análisis de la Posición Comercial de China y Estados Unidos para Comprender el Conflicto Económico. *Latin American Journal of Trade Policy*, 3(7), 6-18. Obtenido de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7863575>
- Correa, A., Zarango, K., & Aguilar, L. (2022). Covid-19 y su impacto en el comercio Internacional de Ecuador. *Polo del Conocimiento*, 7(2), 249-261. Obtenido de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=8331393>
- Díaz, J., & Montealegre, R. (2022). Crisis internacional de contenedores en las exportaciones de banano desde ecuador. *Economía y Negocios*, 13(2), 124-132. doi:<https://doi.org/10.29019/eyn.v13i2.1008>
- Estrada, A., & Reyes, N. (2017). *Factores que generaron la crisis en el sector naviero de transporte de contenedores y los cambios en la configuración de las líneas navieras entre los años 2014 y 2016 [Tesis de grado, Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas (UPC)]*.
- Fierro, S., Guerrero, C., & Zurita, J. (2020). Estrategias empresariales de comercio exterior adaptadas para la industria automotriz de la Provincia de Tungurahua - Ecuador. *Dominio de las Ciencias*, 6(2), 636-658. Obtenido de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7398468>
- García, M. G., & Jiménez, J. (2021). Efectos del Covid-19 en el transporte terrestre de carga en 2020. *Publicación Técnica*(628), 1-309. Obtenido de <https://trid.trb.org/view/1846756>
- Hurtado, F. (2020). Fundamentos Metodológicos de la Investigación: El Génesis del Nuevo Conocimiento. *Revista Scientific*, 5(16), 99-119. doi:<https://doi.org/10.29394/Scientific.issn.2542-2987.2020.5.16.5.99-119>
- Jorge, R. (2021). Internacionalización y supervivencia exportadora: Un estado de cuestión. *Anuario Jurídico y Económico Escurialense*, 55, 245-268. Obtenido de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=8244526>

-
- Jumbo, D., Campuzano, J., Vega, F., & Luna, Á. (2020). Crisis económicas y Covid-19 en Ecuador: impacto en las exportaciones. *Revista Universidad y Sociedad*, 12(6), 103-110. Obtenido de http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2218-36202020000600103
- Ladino, Y. (2018). Perfil económico financiero de las empresas del departamento del Quindío con actividad de comercio internacional. *Sinapsis*, 10(2), 45-65. Obtenido de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7399789>
- Macías, L., Montalvan, J., Mero, C., & Granoble, P. (2020). Exportaciones ecuatorianas: un análisis a la producción no afectada por la emergencia sanitaria. *Polo del Conocimiento*, 5(10), 89-103. Obtenido de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7659429>
- Márquez, O., Cosío, R., Márquez, F., & Manrique, M. (2020). Competitividad de la tara peruana en el comercio internacional, período 2010-2018. *TELOS: Revista de Estudios Interdisciplinarios en Ciencias Sociales*, 22(2), 258-280. doi: www.doi.org/10.36390/telos222.02
- Mendoza, J., & Torres, V. (2022). Comercio exterior y empleo en la frontera norte de México. *Estudios Fronterizos*(23), 1-25. Obtenido de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=8434499>
- Nikiforovich, V., & Victorovna, E. (2021). La anatomía jurídica de los obstáculos de procedimiento al comercio exterior. *Revista Ratio Juris*, 16(32), 73-92. Obtenido de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=8062173>
- Pesantez, Z., Aguilar, C., & Pérez, J. (2021). Análisis del impuesto a la salida de divisas en las exportaciones no petroleras ecuatorianas 2013-2019. *ECA Sinergia*, 12(2), 136-147. Obtenido de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=8226626>
- Ponce, J., Pastor, J., & Miño, G. (2020). Propuesta metodológica para la exportación de productos artesanales en Pymes ecuatorianas, caso de estudio. *Revista Espacios*,

41(14), 25-31. Obtenido de

<https://www.revistaespacios.com/a20v41n14/20411425.html>

Quevedo, M., Vásquez, L., Quevedo, J., & Pinzon, L. (2020). COVID-19 y sus efectos en el comercio internacional. Caso Ecuador. *Dominio de las Ciencias*, 6(3), 1006-1015.

Obtenido de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7539760>

Ramos, C. (2020). Los alcances de una investigación. *CienciAmérica*, 9(3), 1-5.

doi:<http://dx.doi.org/10.33210/ca.v9i3.336>

Salazar, L. (2020). Investigación cualitativa: una respuesta a las investigaciones sociales educativas. *Cienciamatria*, 6(11), 101-110. doi:10.35381/cm.v6i11.327

Sánchez, R., & Weikert, F. (2020). *Logística internacional popandemia. Análisis de las industrias aérea y de transporte marítimo de contenedores*. Santiago: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).

Silveira, Y., Sanabria, J., & Barrios, E. (2022). Modelo de marketing internacional desde las funciones de la economía política para el comercio exterior. *Revista de Ciencias Sociales*, 28(4), 137-156. Obtenido de

<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=8703836>

<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=8703836>

Toala, G., Mendoza, A., & Vines, D. (2019). La oferta exportable de las PYMES de la provincia de Manabí. *Polo del Conocimiento*, 4(4), 71-87. Obtenido de

<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7164411>

UNCTAD. (23 de Abril de 2021). *El transporte marítimo durante el COVID-19: por qué se han disparado los fletes de los contenedores*. Obtenido de

<https://unctad.org/es/news/el-transporte-maritimo-durante-el-covid-19-por-que-se-han-disparado-los-fletes-de-los>

Valdés, F., & Wong, Y. (2021). Impacto del covid-19 en los puertos de contenedores de Panamá. *Revista Saberes APUDEP*, 4(1), 19-27. Obtenido de

<http://portal.amelica.org/ameli/jatsRepo/223/2232166003/index.html>

Villa, A., Brito, C., & Díaz, I. (2018). Relaciones internacionales que fortalecen el

comercio en el municipio de Maicao, la Guajira Colombia. *Boletín Redipe*, 7(6),

113-122. Obtenido de

<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6523267>

Zamora, A., & González, J. (2019). Factores clave de la cadena logística del comercio exterior de un puerto mexicano: análisis a través de redes neuronales artificiales. *Contaduría y Administración*, 64(2), 1-19. Obtenido de https://www.scielo.org.mx/scielo.php?pid=S0186-10422019000300007&script=sci_abstract

Zamora, A., & Reyes, O. (2022). Eficiencia de las aduanas de la región APEC y los países más dinámicos comercialmente. *México y la cuenca del pacífico*, 11(32), 53-76. doi:<https://doi.org/10.32870/mycp.v11i32.779>