



República del Ecuador

Universidad Tecnológica Empresarial de Guayaquil

Trabajo de Titulación

Para la Obtención del Título de:

Licenciada en Comercio Exterior Mención Negocios Internacionales

Tema:

Análisis Económico del Incremento del Flete Internacional desde China a

Ecuador Etapa Pandémica COVID-19 2019-2021.

Autora:

Priscila Isabel Silva Pincay

Director del Trabajo de Titulación:

Ing. César Llaguno V., MSc.

2022

Guayaquil - Ecuador

AGRADECIMIENTO

En primer lugar, agradezco a la Universidad Tecnológica Empresarial de Guayaquil por darme la oportunidad de estudiar la carrera de Comercio Exterior mención Negocios Internacionales, así como los docentes que brindaron sus conocimientos en el transcurso de todo este tiempo.

Agradezco también al Arquitecto José Bohórquez, por brindarme todo su apoyo desde el inicio de esta carrera, definitivamente él es parte de toda esta gran aventura.

Para finalizar, agradezco a todos mis compañeros que se volvieron mis amigos y colegas, ya que durante todos estos años han aportado mucho durante toda esta carrera profesional.

DEDICATORIA

Este artículo científico va dedicado a varias personas; primero a Dios quien ha sido mi guía y fortaleza cada día de mi vida.

A mis papis Julio, Claudia y hermana, quienes con su apoyo, paciencia, consejos y palabras de aliento me han permitido llegar a cumplir una meta más, gracias por inculcar en mí el ejemplo de esfuerzo y responsabilidad en todos los aspectos.

A mi tía Yoli que con su carisma y consejos me motivaron en continuar en este camino.

A Daniel y Oscar, que más que primos son hermanos, como no agradecer por las veces que me llevaban o me recogían por las noches en la universidad.

Finalmente, y sin duda alguna como no dedicarle este logro a mi tío Naín, que fue unas de las personas que más me brindo su apoyo incondicional y no solo en la etapa universitaria, también en lo personal, estoy segura que estas tan orgulloso y feliz por todo lo que hemos logrado y estamos por lograr, definitivamente gracias, siempre te llevare en mi corazón.

La responsabilidad de este trabajo de investigación, con sus resultados y conclusiones, pertenece exclusivamente al autor.

Priscila Isabel Silva Pincay

**ANÁLISIS ECONÓMICO DEL INCREMENTO DEL FLETE
INTERNACIONAL DESDE CHINA A ECUADOR ETAPA PANDÉMICA
COVID-19 2019-2021.**

Priscila Isabel Silva Pincay
priscilasilvapincay@outlook.com

RESUMEN

El presente artículo se desarrolló con el objetivo de analizar desde la perspectiva económica el incremento del flete internacional desde China a Ecuador etapa pandémica Covid-19 2019-2021. Esto se realizó mediante una metodología conformada por un enfoque cualitativo, diseño no experimental, alcance descriptivo y método lógico inductivo; la recolección de datos se llevó a cabo mediante la aplicación de una entrevista a cinco empresas privadas de flete internacional. Los resultados demostraron que tanto la pandemia como el alza del precio del petróleo, cierre de fronteras, la congestión en los puertos y la reducción de la oferta de barcos constituyen las causas que han generado el incremento del flete internacional, generando como efectos principales el incremento de los precios de los productos, retraso de la llegada de los contenedores y falta de contenedores vacíos. Los rubros de importaciones más afectados fueron los bienes de consumo con un incremento porcentual del 163%, la adquisición de maquinarias (230%) y las materias primas (215%). La prevalencia de esta situación ha producido un impacto negativo en la esfera económica de los importadores nacionales, así como en su competitividad. Con la finalidad de compensar este paradigma, se determinaron tres acciones que refieren a la búsqueda de nuevos proveedores, facilitación del comercio internacional y gestionar el retorno de las tarifas previas a la pandemia.

Palabras clave: Flete internacional, pandemia, incremento, China, Ecuador

INTRODUCCIÓN

Durante estos últimos años se ha incrementado el flete internacional de las importaciones desde China a Ecuador, teniendo en consideración que a mediados del 2020 los costos aumentaron hasta un 300% a raíz de la pandemia, lo cual afectó los precios en las importaciones (Mera, 2021). La triplicación del flete internacional se produjo desde el alza del confinamiento generado en Europa, ante la crisis evidenciada, el mercado ha descartado la visualización de precios bajos en los próximos años, lo que puede dar paso a la inflación. En este ámbito, la escasez de los contenedores por la pandemia ocasionó que, a inicios del 2021, el flete internacional para el desarrollo de importaciones desde China pasara de \$ 2,000.00 a los \$ 8,000.00, representando un factor de amplio impacto para la solvencia operativa de aquellas empresas que requieran obligatoriamente materias primas o insumos procedentes de China (Salazar, 2021).

En lo que respecta al Ecuador, hasta octubre del presente año, el flete internacional desde China a Ecuador se incrementó en un 187% en relación con el 2020; la importación de insumos y maquinarias constituyen los rubros más afectados por esta situación. Cabe mencionar que, las importaciones de insumos dirigidos a la producción local ecuatoriana se redujo en un 18% durante el 2020 en comparación con el 2019 (Ramos, 2021), hecho que derivó del incremento significativo de los precios del flete, valor que en el ámbito nacional pasó de \$ 2,000.00 a los \$ 16,000.00 (CCESCH, 2021).

Inicialmente, se prevé desarrollar un análisis acerca de las importaciones ejecutadas desde China a Ecuador durante el periodo 2019-2021. Posteriormente, se identificarán los factores que impulsaron la tenencia de la problemática identificada y se determinará el impacto económico que ha ocasionado en los importadores y los efectos previstos en el precio para el

consumidor final. Finalmente, como criterio de propuesta se delimitarán medidas que permitan compensar la situación actual de los importadores ecuatorianos y que podrán ser consideradas por los mismos según sus particularidades; al ser un tema que se encuentra fuera del alcance de los afectados e inclusive de la investigadora del presente trabajo, únicamente se determinarán acciones de mejora de forma descriptiva. Por todos los antecedentes presentados, la pregunta de investigación busca identificar ¿De qué trata el análisis económico del incremento del flete internacional desde China a Ecuador etapa pandémica Covid-19 2019-2021? La línea de investigación abordada es Gestión empresarial, responsabilidad social y competitividad de la empresa ecuatoriana.

Objetivos

Objetivo general

Analizar desde la perspectiva económica el incremento del flete internacional desde China a Ecuador etapa pandémica Covid-19 2019-2021.

Objetivos específicos

Investigar los referentes literarios asociados a la economía del incremento del flete internacional desde China a Ecuador etapa pandémica Covid-19 2019-2021

Identificar las causas y efectos de la economía del flete internacional desde China a Ecuador

Definir acciones para el incremento del flete internacional desde China a Ecuador.

DESARROLLO TEMÁTICO

Antecedentes Referenciales

Marinucci (2021) efectuó una investigación en Argentina, la cual buscaba analizar la logística y el transporte internacional relacionado a la pandemia de la Covid-19. Para lo cual, efectuó una revisión bibliográfica y documental encontrando como hallazgos los siguientes aspectos. El primer semestre del 2020 se alcanzó una incertidumbre del 60% que fue mucho mayor que las causadas por la guerra de Irak y el brote del SARS del 2003. En el transporte marítimo de contenedores se encontró que los precios de fletes durante el primer semestre del 2020 sufrieron un alza de hasta el 80% al terminar el semestre en relación con los valores de enero del mismo año, lo cual se debió a la disminución y restricción de las operaciones tomadas por la pandemia de la Covid-19, sumado a la falta de oferta y la contracción de la industria naviera por la falta de demanda teniendo que tomar como medida la eliminación de rutas con el fin de reducir costos operativos. En los Estados Unidos el volumen de carga en contenedores durante mayo del 2020 se redujo en un 10% en comparación al mismo periodo del año anterior.

De acuerdo con el trabajo realizado por Ortiz y Ramírez (2020) en Ecuador, tuvo como objetivo analizar las causas determinantes de la variación de las tarifas spot de contenedores, así como el impacto que tienen para el comercio entre China y Ecuador. El estudio se pudo efectuar al aplicar como metodología el enfoque cuantitativo, diseño no experimental de corte transversal, enfoque longitudinal, alcance descriptivo y método hipotético-deductivo. Por medio del estudio se encontró como resultado que las tarifas anuales de importación en la ruta China-Ecuador durante el año 2015 al 2019 tuvo alzas y bajas dependiendo de la capacidad del contenedor. En el caso del contenedor de 20 pies los precios en USD por Twenty-foot Equivalent Unit (TEU) se mantenían entre \$1,500 hasta \$2,686 terminando el 2019 con una tarifa de \$1,617. En el caso de

los contenedores de 40 pies las tarifas estuvieron entre \$1,595 hasta \$3,010, para ambos casos el punto más alto de este periodo corresponde al año 2017. Por otra parte, las tarifas de exportación para los contenedores de 20sd se mantuvieron en \$600 y para el contenedor de 40 pies fue de \$700. Para el año 2019 la tarifa más alta de importación mensual fue en noviembre con \$2,100 seguido de enero y diciembre con \$2,000 respectivamente; mientras que las tarifas de exportación mantenían un mismo precio.

Capurro (2020) ejecutó un estudio en Ecuador, mismo que buscaba investigar bases teóricas acerca del impacto económico del proceso logístico en lo nacional y los efectos suscitados por la pandemia, la metodología aplicada en el estudio estuvo enfocada en el método documental o también conocido como *desk research*. En resumen, la investigación exhaustiva dada por el autor lo llevó a encontrar como resultado la cancelación de las actividades por el estado de pandemia, provocó fuertes caídas en la economía del Ecuador, evidenciándose en el año 2020 un Producto Interno Bruto (PIB) de un 12.4% parecido al año 2019, constituyéndose como la mayor baja en 20 años. Sin embargo, dicho déficit fue mínimo comparado a otros países como México representado por el -18.7%, Chile con un -14.1%, Argentina -19.1%, Colombia -15.7%, y Perú -30.2% de su PIB. En el caso, de la economía ecuatoriana los informes indican que se encuentra severamente afectada por la disminución de las exportaciones, medidas adaptadas por otros países, aumento de la logística y demás factores. La logística es un indicador clave en el desarrollo económico de los países, por ende, es emergente que se ejecuten acciones estratégicas a fin de no estancar los trabajos realizados en cuanto a las políticas de logística y transición propuestas por la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).

COMERCIO INTERNACIONAL

El comercio internacional se lo define como el intercambio de servicio y productos entre diferentes países del mundo que se desarrolla o no a una misma área económica. Además, es parte fundamental para el bienestar de los países y su desarrollo económico, por lo cual se la considera como una disciplina de estudio que se basa en las necesidades sociales y en la evolución económica (López & Pardo, 2019).

Para Ladino (2018) el comercio internacional se trata del ingreso de mercancías que se da por medio de la donación, obsequio, trueque o compra entre los países del mundo y el territorio económico de un país. Además, se lo define como la principal característica de la internacionalización de las empresas, en el que se realizan operaciones como la venta y compra de productos que se los conoce como exportación e importación. La importación se trata de la introducción de las mercancías que provienen del extranjero al territorio nacional, las cuales deben cumplir con las formalidades aduaneras. La exportación es la salida de mercancías que se realiza mediante las donaciones, obsequios, trueques y ventas entre un país hacia el resto del mundo.

Logística Marítima Portuaria

Se refiere al transporte marítimo, siendo influenciado por los nodos operativos que son las Zonas en Actividades Logísticas (ZALs) y los puertos, las cuales se conectan con el fin de agilizar las operaciones generales de las cargas y la logística de forma óptima (NovoCargo, 2020). Las ZALs son plataformas que facilitan el uso de dos o más modos de transporte, las cuales se relacionan directamente con el desarrollo de la actividad portuaria. Asimismo, las ZALs son la base para la organización logística del transporte marítimo por tener añadidos como el embalaje, la paletización de la carga y el etiquetado (Transeop, 2018). Los puertos son un

lugar destinado al comercio y transporte de mercancías tales como contenedores, líquidos, granos, entre otros, en el cual se recibe bienes de exportación e importación que proceden de diversos países y que funcionan con las Incoterms (Airpham Logistics, 2020).

Además, la logística marítima es considerada como la columna vertebral del comercio, debido a que mediante este modo se moviliza un aproximado del 70% del valor y del 84% del volumen mundial, siendo estas cifras semejantes a las de América Latina y el Caribe. Pero para esto, tienen un papel crucial los puertos, dado que son los que garantizan la distribución de las cadenas de suministros (CEPAL, 2020);(Munguía, Canales, & Becerril, 2018).

Modos de Transporte Marítimo

El transporte marítimo es parte de la logística, en la cual se pueden mover cosas que pueden ser líquidas, gaseosas o sólidas, pasajeros o personas, a través de caminos fluviales (Pejovés, 2021). Este tipo de transporte está englobado en el transporte internacional y dispone de dos mercados que son línea regular y régimen de fletes. Los fletes o también conocidos como *tramp* son un tipo de navegación libre, ya que las dos partes implicadas tanto el fletante como el fletador llegan a un acuerdo en cuanto al tiempo de plancha que es el tiempo que el buque debe permanecer en el puerto para las operaciones de descarga y carga de mercancías (Notteboom, Pallis, & Rodrigue, 2021). Además, el tiempo de plancha está incluido dentro del contrato de transporte marítimo o conocido como fletamento por viaje o póliza de fletamento, el cual inicia con el aviso del armador al fletador de que está listo el buque por medio de un aviso de alistamiento. Incluso, existen varios tipos de buque dedicados al flete tales como los fletamentos a casco desnudo, fletamento por tiempo y fletamento por viaje (Transporte Internacional [AupaTrans], 2019).

En cambio, la línea regular por destinatario y remitente se acopla a una ruta fija, se utiliza para envío de menor tamaño y las mercancías deben estar en unidades normalizadas. También, existe otro modo de transporte marítimo que es el grupaje por destinatario y remitente que se acopla a una ruta fija y la mercancía se encuentra en unidades normalizadas, similar a la de línea regular pero con la diferencia de transportar mercancías que no ocupan todo el transporte y se tienden a agrupar con el resto de mercancías, siendo ideal este modo para el contrato Empresa a Consumidor (B2C), donde los consumidores carecen de periodicidad y volumen suficiente (Escuela de Negocios Online [EALDE Business School], 2018).

Comercio Internacional de Contenedores en Pandemia

En el año 2020, el volumen total de contenedores a nivel mundial mostró en enero una variación de 1.8% y en América Latina fue del 3.1%. Esta cifra fue mayor para el mes de febrero al llegar a una reducción significativa a nivel mundial de -6.3%, mientras que en América apenas tuvo una caída llegando a 3.0%. Esta situación se fue empeorando con los meses llegando al mes de abril con un decrecimiento con una variación de -13.1% a nivel mundial y -16.6% en América Latina, la cual debió a la pandemia de la Covid-19 y a las medidas de bioseguridad que se tomó en todo el mundo, donde se optó por el confinamiento de la población y el cese de las actividades económicas. Sin embargo, para el mes de mayo la situación en América Latina seguía empeorando con una variación del volumen que ascendió a -16.9%, mientras que a nivel mundial mostraba un retroceso con -11.3%. La situación a nivel mundial mejoró para el mes de julio con una variación de -0.1% y se veía un panorama alentador para América Latina con una variación de -8.5% que aún era alta, pero había una tendencia a la baja (CEPAL, 2020; (Millefiori et al., 2021).

Flete Marítimo

El flete marítimo es uno de los costos más importantes del transporte internacional marítimo, el cual es variable en el tiempo, ya que esto se asocia a la demanda y oferta de contenedores. Sin embargo, existen otros factores que pueden afectar el costo como la rapidez del viaje, el tamaño del contenedor, el riesgo de la ruta, el tipo de mercancías, los gastos portuarios o el factor de estiba que se dan durante todo el servicio. Adicional, a este valor se le agregan otros costos como gastos de terminal, cargos adicionales de diferente naturaleza, cambio de moneda y recargos por combustible (Operador Logístico Integral [Stock Logistic], 2018).

El flete marítimo que establecen los agentes o navieras va a depender de diversas variables para definir el precio final del envío, entre ellas el tipo de transporte, el peso de carga, el volumen y el tipo de carga. Para esto, es necesario el Factor de Estiba (FE) que se calcula por medio del volumen en m^3 dividido para el peso. El Full Container Load (FCL) se refiere al envío marítimo de un contenedor completo a un expedidor, siendo esta opción la más adecuada cuando la carga marítima es superior a los diez pallets estándar. En cambio, el Less Than Container Load (LCL) se trata del envío de diversas cargas provenientes de distintos expedidores que comparten el espacio del contenedor, siendo este tipo de envío adecuado para quienes van a enviar una carga marítima hasta de $13m^3$. Además, el coste de flete marítimo por precio por contenedor resulta mayor cuando hay gran número de contenedores; mientras que, el coste por TEU se trata de una unidad de medida para la capacidad de transporte de carga marítima por contenedor donde un contenedor de 20 pies equivale a 1 TEU y uno de 40 pies corresponde a 2 TEU (Global Transport and Logistics [DSV], 2021).

Alza de tarifa de fletes marítimos

En el último año, los precios de transporte marítimo de contenedores han presentado niveles récord. Esto se debió a que, la cadena logística marítima se vio irrumpida por la pandemia de la Covid-19 haciendo que se incremente la demanda que llevó al alza de los costos a cifras que nunca se habían registrado. Por ese motivo, los actores del sector de transporte marítimo han sido impactados para algunos de manera positiva y para otros de forma negativa causándole retos. Los precios han sufrido un incremento debido a dos aspectos que son la escasez y demanda de contenedores vacíos, así como la baja producción de petróleo que generó la subida del barril de petróleo. Estos aspectos mencionados provocaron en conjunto que el costo del transporte marítimo se vea en aumento de manera significativa y por ende las tarifas de fletes. Adicional, las restricciones que se establecieron a causa de la pandemia hicieron que la industria área se ve perturbada y la presión se acumule en el transporte marítimo (Empresa y Plataforma Online de Investigación de Mercados [SICEX], 2021).

El alza de los fletes marítimos ha sido a nivel mundial, no obstante, hay regiones que han sido mayor afectadas que otras, entre ellas se encuentra las rutas de Asia-Europa y América, en especial aquellas que salen de Shanghái a Latinoamérica que ha sido la de mayor incremento. Además, se encuentra en observación la región sudamericana al incrementarse las tarifas de manera exorbitante que pasó de \$2,000 antes de la pandemia a llegar a \$7,000. En el caso de México el transporte marítimo desde Asia tuvo una subida de la tarifa pasando de \$2,000 a llegar a costar \$8,000. Pero, el factor predominante de estas cifras se debe al incremento de la demanda mundial y la reducción de las importaciones en China, sumado al hecho de que las empresas navieras le dan prioridad a rutas donde los contenedores regresan con mayor carga, lo cual ha

provocado que en ocasiones los importadores tengan que pagar por las dos direcciones (Empresa de Logística y Transporte Internacional [PIC CARGO], 2021).

De igual forma, la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo [UNCTAD] (2021) manifestó que las rutas comerciales hacia regiones en desarrollo fueron las que sufrieron un mayor impacto, entre ellas se encuentran África Occidental y Sudamérica. Para inicios del 2021 la ruta de Asia hacia Norteamérica oriental incrementó al 63% y de China a Sudamérica un 443%, lo cual se debe a que estas rutas son más largas haciendo que los contenedores se encuentren atascados en estas rutas por semanas. Esto provoca que los contenedores se escaseen haciendo que los importadores de Nigeria o Brasil tengan que pagar el transporte del contenedor lleno y el coste del contenedor vacío. Puesto que, los países de África Occidental y Sudamericanos tienden a importar más productos manufacturados y muy pocos los que exportan provocando que sea más costoso para los transportistas devolver las cajas vacías a China.

METODOLOGÍA

La metodología realizada para el trabajo investigativo tuvo como característica que el investigador no tiene intervención alguna en las variables que conforman la problemática a lo que se denomina diseño no experimental y en cuanto al corte de información, esta es tomada en una sola ocasión, siendo transeccional. El enfoque aplicado fue cualitativo donde el entorno utilizado es el natural del cual se obtiene el significado para abordar el fenómeno. También se hace uso del alcance descriptivo, debido a que se caracteriza las propiedades del fenómeno (Hernández, Fernández, & Baptista, 2014), para definir tendencias en el comportamiento de los precios del flete internacional hacia China durante la etapa pandémica vivida por el Ecuador y el mundo.

El método utilizado para abordar el estudio es lógico inductivo el cual tiene como premisa abordar las características comunes del objeto estudiado. La entrevista es una técnica práctica que sirve para recabar información específica sobre un tema de estudio, para desarrollo de este es necesario la participación de personas que deben brindar opiniones sobre la investigación planteada (Hernández et al., 2014). La muestra escogida para desarrollo del estudio fue por conveniencia a un total de cinco empresas privadas de flete internacional que tengan como ruta principal China para conocer cómo fue el comportamiento de los precios durante la pandemia del COVID-19.

Resultados

Según Sánchez y Weikert (2021) el flete internacional desde China vía marítima ha tenido un incremento importante dado principalmente por la ausencia de colaboradores que gestionen la logística y la falta de contenedores a lo que se suma la creciente demanda de productos originarios de China por parte del Ecuador. Esta situación se dio por el cierre

fronterizo de las economías al comercio ocasionando que los envíos de mercancías no salgan de los puertos, lo que dio como resultado escasez y subida de precios. Una vez paso el pico de pandemia se pudo denotar que este aumento de los precios alcanzó hasta 300% debido a que la demanda superó a la oferta; es decir, un contenedor de 20 pies que tenía un costo aproximado entre \$2,000 a \$3,000 llegó a costar entre \$8,000 y \$9,500 a lo que se le debe sumar el pago de mayores impuestos ocasionando una curva inflacionaria debido a que deben subir los precios para compensar estas ineficiencias del mercado.

Este aumento de los fletes ocasionó la subida de precios en un 25% al consumidor teniendo mayores afectaciones los sectores de insumos y materias primas provenientes de Asia donde el 70% es de China, cabe recalcar que todo el impacto de costos al alza no pudo ser transmitido al cliente, debido a que ocasionaría la pérdida de estos; por tanto, los negocios se vieron en la obligación de comprimir sus márgenes. Con estos antecedentes el comercio al país anteriormente mencionado se redujo en un 18% en comparación al 2019, lo cual se prevé recupere a medida que se normalizan los efectos de las ineficiencias del mercado (Sánchez & Weikert, 2021).

Resultados de la entrevista

En la siguiente sección se evidencia un compendio general de las opiniones emitidas por las cinco empresas privadas de flete internacional.

1. ¿Cuáles han sido las causas que ha generado el incremento del flete internacional desde China a Ecuador durante la pandemia?

Los entrevistados indicaron que la causa principal del incremento de los costos derivó de la incidencia de la pandemia por Covid-19, además de otros factores como el alza del precio del petróleo, la devaluación de la moneda de los países exportadores, la reducción de la oferta de los

barcos y su capacidad de carga. Adicional, se destacaron aspectos como la mayor demanda de transporte, incremento de los costos de operación, escasez de camiones en China por la gran demanda generada por la pandemia, el cierre de fronteras y la existencia de una elevada congestión en los puertos; en síntesis, todos estos factores han contribuido con el incremento del costo del transporte.

2. ¿Cuáles han sido los efectos que ha generado el incremento del flete internacional desde China a Ecuador durante la pandemia?

En general, los entrevistados manifestaron que el incremento de los costos de transporte ha obligado a las empresas a aumentar los precios de sus productos, lo que ha impactado negativamente en el comercio internacional. Otro de los efectos producidos por el aumento del flete internacional alude a la existencia de un retraso en el arribo de los contenedores de importación hacia su destino final, el cual va de 2.5 a los 4 días. Asimismo, se destacaron factores como las demoras en la entrega de la carga, la indisponibilidad de contenedores vacíos y el déficit de capacidad para gestionar el almacenamiento en los puertos.

3. ¿Considera que la pandemia representa un factor significativo que ha generado el incremento del flete internacional desde China a Ecuador? (Justifique sus razones)

Los entrevistados expusieron que la pandemia constituye el origen de la crisis logística que se percibe en la actualidad, misma que se generó en China, país que representa la potencia exportadora principal de transporte de carga. Ante la primera ola de la pandemia, se registró un bloqueo comercial a nivel global debido al cierre de las fronteras, generando un golpe significativo en la esfera económica internacional. Para este tiempo, la demanda de los productos bajó y por ende, la oferta de los barcos y contenedores; sin embargo, ante la reactivación de la

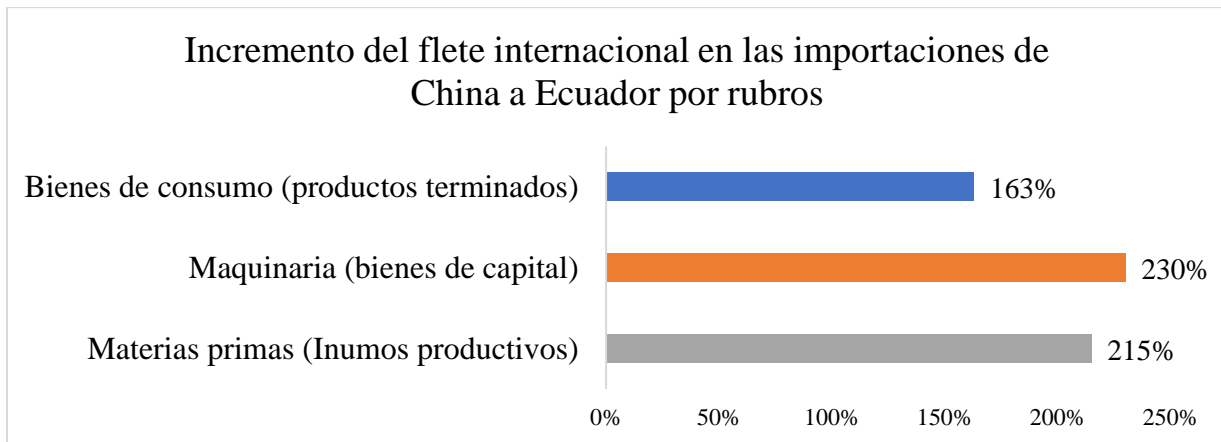
economía se ha producido un incremento de la demanda de los productos pero no existe la oferta suficiente del medio de transporte, ocasionando un colapso en el sistema logístico.

4. ¿Cuáles han sido los sectores o rubros más afectados por el incremento del flete internacional desde China a Ecuador?

De acuerdo con los entrevistados, los rubros más afectados corresponden a la importación de insumos, maquinarias (bienes de capital), elementos como motocicletas, herbicidas, vehículos automotores, neumáticos y lámparas ledes. En tanto que, en el ámbito de la exportación los sectores afectados por este panorama implican el banano, cacao, brócoli y madera. En la siguiente imagen se evidencia el incremento porcentual del costo logístico en las importaciones de China a Ecuador.

Figura 1

Incremento del flete internacional en las importaciones de China a Ecuador por rubros



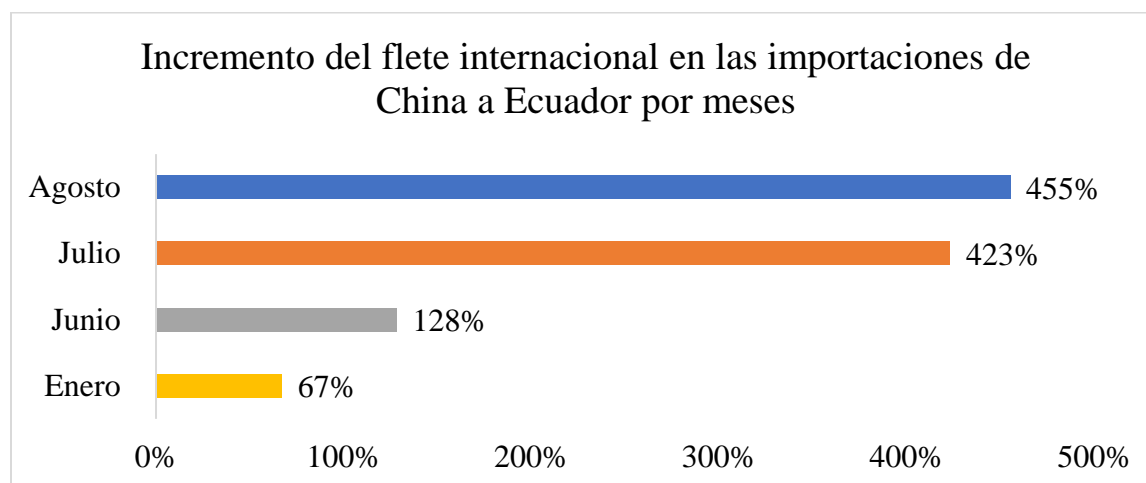
Nota. Datos proporcionados por los entrevistados

5. ¿Qué impacto económico ha generado el incremento del flete internacional desde China a Ecuador en los importadores nacionales?

Los entrevistados manifestaron que el incremento del flete internacional ha generado un impacto negativo en la competitividad de los importadores nacionales, mismos que han visualizado una reducción en su capacidad adquisitiva para traer los productos del gigante asiático. Bajo este escenario, las empresas tienden a competir por precios o en su momento, han asumido los costos nuevos; sin embargo, esta medida no representa una acción que puede sostenerse de forma indefinida, debido que, con el paso de los meses, existe un mayor incremento en el costo del transporte, tal como se evidencia en la siguiente figura.

Figura 2

Incremento del flete internacional en las importaciones de China a Ecuador por meses



Nota. Datos proporcionados por los entrevistados

6. ¿Qué consecuencias se han previsto por el incremento del flete internacional desde China a Ecuador en los precios dirigidos al consumidor final?

Según las opiniones emitidas por los entrevistados, el incremento del flete internacional desde China a Ecuador ha generado un aumento en el precio final de los productos que

comercializan los importadores nacionales. Debido a que el costo del transporte es un componente importante en el precio de los productos, el aumento en el costo del flete internacional impacta directamente en el precio de los bienes que se importan. Por ende, los consumidores tendrán productos y artículos más caros y las empresas estarán sujetas a un escenario donde existirá una rentabilidad menor en función de los artículos procedentes del mercado chino.

7. ¿Considera que los costos del flete internacional desde China a Ecuador pueden seguir aumentando con el paso del tiempo? (Determine sus razones en caso de una respuesta positiva o negativa)

Los entrevistados expusieron que el alza del flete internacional se mantendrá en los próximos meses, generando un incremento de las tarifas lo que ocasionará la prevalencia de montos superiores para los importadores nacionales. Esto se deberá a la continua demanda existente por el medio de transporte y los contenedores, la congestión en los puertos, el incremento de la movilización de la carga, entre otros factores que generan una presión significativa en el alza de los precios tanto del flete internacional como de los productos importados.

8. ¿Qué medidas considera que se podrían aplicar para compensar la situación actual de los importadores ecuatorianos en relación con el incremento del flete internacional desde China a Ecuador?

Los entrevistados manifestaron que los importadores nacionales pueden buscar nuevos proveedores cercanos al país, negociar precios más bajos con los transportistas o contratar servicios de transporte más eficientes.

Acciones para compensar el incremento del flete internacional desde China a

Ecuador

Con la finalidad de compensar el incremento del flete internacional entre ambos países, se determinan las siguientes acciones.

1. Búsqueda de nuevos proveedores: En este punto se destaca la importancia de buscar nuevos proveedores internacionales que suplan la demanda de los productos que se requieren importar, con la finalidad de realizar cambios en las rutas marítimas y minimizar los costos de transporte.

2. Facilitar el comercio: En este caso, se sugiere desarrollar medidas y políticas públicas que garanticen la modernización, armonización y simplificación de los procesos de importación y exportación. Es fundamental determinar disposiciones que permitan agilizar la liberación, despacho y movimiento de las mercancías. Asimismo, se debe gestionar la búsqueda de una efectiva cooperación entre los actores del comercio internacional y las autoridades aduaneras para mejorar el comercio internacional.

3. Retorno de las tarifas previas a la pandemia: Para lograr esta acción es fundamental la obtención de una mayor inversión en infraestructura, captar inversión extranjera directa en aquellas industrias que sustentan un valor agregado mayor, digitalización en la industria del transporte de carga e implementación de medidas de facilitación del comercio.

CONCLUSIONES

Dado el desarrollo del estudio, se concluye que la logística marítima portuaria representa la columna vertebral del comercio internacional, donde los puertos cumplen un rol crucial en la distribución de las cadenas de suministro. Dentro de este ámbito, se enfatiza la importancia del flete marítimo, un costo significativo en el transporte internacional que varía en el tiempo y que se relaciona con la oferta y demanda de los contenedores, factor que actualmente ha visualizado un récord en los últimos meses dado la prevalencia de la pandemia.

Cabe mencionar que, las causas del incremento del flete internacional no solo parten de la manifestación de la pandemia, sino también de otros factores como el alza del precio del petróleo, incremento de los costos de operación, la reducción de la oferta de barcos y su capacidad. Se identificó que, un contenedor de 20 pies que tenía un costo aproximado entre \$2,000 a \$3,000 llegó a costar entre \$8,000 y \$9, seguido de este aumento se evidenció un alza de precios en un 25% al consumidor teniendo mayores afectaciones los sectores de insumos y materias primas provenientes de Asia donde el 70% es de China. Con estos relatos el comercio al país antes mencionado disminuyó en un 18% en comparación al 2019, mostrando una pronta recuperación conforme se normalizan los efectos de las ineficiencias del mercado. En resumen, esto ha generado como efecto principal el aumento del precio de los productos, demoras en la entrega de las cargas y presencia de contenedores vacíos. La prevalencia de este escenario ha mermado la capacidad adquisitiva de los importadores y sus niveles de competitividad.

Con la finalidad de compensar el incremento del flete internacional entre China a Ecuador se determinaron tres acciones específicas, las cuales apuntan a la búsqueda de nuevos proveedores, facilitar el comercio internacional y gestionar el retorno de las tarifas previas a la pandemia. Todas estas acciones se determinaron con la finalidad de integrar soluciones

estratégicas que permitan tanto a los importadores como a los consumidores finales obtener productos a precios asequibles.

REFERENCIAS

Airpham Logistics. (2020, agosto 24). Puertos marítimos para el transporte de mercancías.

Recuperado 9 de diciembre de 2021, de Airpharm Logistics website:

<https://www.airpharmlogistics.com/cuales-son-los-principales-puertos-maritimos-para-el-transporte-internacional-de-mercancias/>

AupaTrans. (2019, febrero 5). Logística y transporte; ¿cuántos tipos de transporte marítimo

existen? Recuperado 9 de diciembre de 2021, de AupaTrans website:

<https://aupatrans.com/tipos-de-transporte-maritimo-existen/>

Capurro, E. (2020). Impacto económico de la logística en el Ecuador y su afectación en la pandemia. *Dominio de las Ciencias*, 6(4), 1610-1625.

<https://doi.org/10.23857/dc.v6i4.1571>

CCESCH. (2021, septiembre 17). La crisis de los contenedores. Recuperado 24 de noviembre de 2021, de Cámara de Comercio Ecuador Shanghai website:

<https://camaraecuadorshanghai.com/la-crisis-de-los-contenedores/>

CEPAL. (2020). Logística Internacional Pospandemia: Análisis de la Industria Aérea y la de Transporte Marítimo de Contenedores. Recuperado de

https://www.cepal.org/sites/default/files/news/files/boletinmaritimo72_esp.pdf

DSV. (2021). ¿Cómo calcular el flete marítimo? Recuperado 9 de diciembre de 2021, de


<https://www.dsv.com/es-es/ayuda/faq/como-calcular-coste-flete-maritimo>

EALDE Business School. (2018, febrero 19). Contrataciones de transporte marítimo en Logística Internacional. Recuperado 9 de diciembre de 2021, de EALDE Business School website:

<https://www.ealde.es/transporte-maritimo-logistica-comercio-internacional/>

- Hernández, R., Fernández, C., & Baptista, P. (2014). *Metodología de la investigación*. México DF: McGraw-Hill Education.
- Ladino, Y. (2018). Perfil económico financiero de las empresas del departamento del Quindío con actividad de comercio internacional. *Revista de Investigaciones de la Institución Universitaria EAM*, 10(2), 33-44.
- López, C. E., & Pardo, S. (2019). El transporte de carga terrestre en el comercio internacional. Análisis comparativo entre Bogotá, Colombia y Santa Cruz de la Sierra, Bolivia. *Ensayos de Economía*, 29(54), 89-114. <https://doi.org/10.15446/ede.v29n54.75022>
- Marinucci, E. (2021). Logística y transporte internacional: La disrupción ante el COVID-19. *Revista Integración y Cooperación Internacional*, (32), 6-21. <https://doi.org/10.35305/revistamici.v0i32.71>
- Mera, M. (2021, marzo 22). Conozca cómo afecta el incremento en los precios de fletes a los importadores ecuatorianos para traer mercancía desde China. Recuperado 24 de noviembre de 2021, de Comunidad Todo Comercio Exterior Ecuador website: <https://comunidad.todocomercioexterior.com.ec/profiles/blogs/conozca-c-mo-afecta-el-incremento-en-los-precios-de-fletes-a-los>
- Millefiori, L., Braca, P., Zisis, D., Spiliopoulos, G., Marano, S., Willett, P., & Carniel, S. (2021). COVID-19 impact on global maritime mobility. *Scientific Reports*, 11(1), 18039. <https://doi.org/10.1038/s41598-021-97461-7>
- Munguía, 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*, 7(20), 65-88.

- Notteboom, T., Pallis, T., & Rodrigue, J. (2021). Disruptions and resilience in global container shipping and ports: The COVID-19 pandemic versus the 2008–2009 financial crisis. *Maritime Economics & Logistics*, 23(2), 179-210. <https://doi.org/10.1057/s41278-020-00180-5>
- NovoCargo. (2020). Logística marítima portuaria: Qué es, cómo funciona y operaciones - Novocargo. Recuperado 9 de diciembre de 2021, de <https://novocargo.com/logistica-portuaria-concepto-funciones-operaciones/>
- Ortiz, M., & Ramírez, G. (2020). *Análisis De Las Tarifas Spot De Contenedores Y Su Impacto En Los Principales Productos De La Ruta Comercial Entre Ecuador Y China* (Universidad Católica de Santiago de Guayaquil). Universidad Católica de Santiago de Guayaquil. Recuperado de <http://201.159.223.180/bitstream/3317/15317/1/T-UCSG-PRE-ECO-GES-641.pdf>
- Pejovés, J. (2021). Ventas marítimas y confluencia contractual. *Derecho PUCP*, (86), 181-224. <https://doi.org/10.18800/derechopucp.202101.006>
- PIC. (2021). Aumento de fletes marítimos: ¿cuáles son los factores que provocan el alza en las tarifas? Recuperado 9 de diciembre de 2021, de <https://www.pic-cargo.com/es/noticias/aumento-fletes-maritimos/>
- Ramos, X. (2021, octubre 31). El costo de traer las importaciones de China subió 187% este año respecto al 2020, ¿pero hay un aumento de precios para el consumidor final? Recuperado 24 de noviembre de 2021, de El Universo website: <https://www.eluniverso.com/noticias/informes/el-costode-traer-las-importaciones-de-china-subio-187-este-ano-respecto-al-2020-pero-hay-un-aumento-de-precios-para-el-consumidor-final-nota/>

- Salazar, C. (2021). Costos de los fletes marítimos para importar de China aumentaron 300% por pandemia. Recuperado 24 de noviembre de 2021, de Diario La República website: <https://www.larepublica.co/economia/costos-de-los-fletes-maritimos-para-importar-de-china-aumentaron-300-por-pandemia-3126267>
- Sánchez, R., & Weikert, F. (2021). Logística internacional pospandemia: Análisis de las industrias aérea y de transporte marítimo de contenedores. *Cepal*, (162), 1-86.
- SICEX Promoting Global Trade. (2021, julio 30). El impacto de la pandemia en el precio de fletes marítimos. Recuperado 9 de diciembre de 2021, de SICEX - Investigación de Mercados website: <https://sicex.com/blog/escasez-de-contenedores-maritimos/>
- Stock Logistic. (2018, febrero 26). ¿Qué son los fletes marítimos? | Transporte marítimo. Recuperado 9 de diciembre de 2021, de Stock Logistic website: <https://www.stocklogistic.com/que-son-los-fletes-maritimos/>
- Transeop. (2018).  Zonas de Actividades Logísticas (ZAL): ¿Qué son? Recuperado 9 de diciembre de 2021, de <https://www.transeop.com/blog/zal-zonas-actividades-logisticas/363/>
- UNCTAD. (2021). El transporte marítimo durante el COVID-19: Por qué se han disparado los fletes de los contenedores. Recuperado 9 de diciembre de 2021, de <https://unctad.org/es/news/el-transporte-maritimo-durante-el-covid-19-por-que-se-han-disparado-los-fletes-de-los>
- Wong, Y., & Valdés, F. (2020). El fletamento marítimo como facilitador del comercio internacional. *Saberes APUDEP*, 3(2), 46-63. <https://doi.org/10.48204/j.saberes.v3n2a4>

ANEXOS

Anexo A. Formato de la entrevista

1. ¿Cuáles han sido las causas que ha generado el incremento del flete internacional desde China a Ecuador durante la pandemia?
2. ¿Cuáles han sido los efectos que ha generado el incremento del flete internacional desde China a Ecuador durante la pandemia?
3. ¿Considera que la pandemia representa un factor significativo que ha generado el incremento del flete internacional desde China a Ecuador? (Justifique sus razones)
4. ¿Cuáles han sido los sectores o rubros más afectados por el incremento del flete internacional desde China a Ecuador?
5. ¿Qué impacto económico ha generado el incremento del flete internacional desde China a Ecuador en los importadores nacionales?
6. ¿Qué consecuencias se han previsto por el incremento del flete internacional desde China a Ecuador en los precios dirigidos al consumidor final?
7. ¿Considera que los costos del flete internacional desde China a Ecuador pueden seguir aumentando con el paso del tiempo? (Determine sus razones en caso de una respuesta positiva o negativa)
8. ¿Qué medidas considera que se podrían aplicar para compensar la situación actual de los importadores ecuatorianos en relación con el incremento del flete internacional desde China a Ecuador?