



República del Ecuador

Universidad Tecnológica Empresarial de Guayaquil

Trabajo de Titulación

Para la Obtención del Título de:

Ingeniería Portuaria y Aduanera Mención Administración Portuaria

Tema:

**Crisis de contenedores: impacto en la exportación del camarón ecuatoriano
hacia el mercado chino.**

Autora:

Valeria Nicole Ramírez Galarza

Directora del Trabajo de Titulación

Ing. Evelyn Silva Pérez. MSc.

2023

Guayaquil - Ecuador

AGRADECIMIENTO

Querido profesora / consejera MSc. Evelyn Silva Pérez,

Quiero expresar mi más sincero agradecimiento por su invaluable apoyo y orientación durante mi trabajo de tesis. Su dedicación y compromiso han sido fundamentales para culminar este proyecto de manera exitosa.

Desde el inicio, usted estuvo dispuesto a escuchar mis ideas y brindarme consejos acertados que me permitieron enriquecer mi investigación. Además, siempre estuvo dispuesto a responder mis dudas y aclarar cualquier inquietud que surgiera durante el proceso.

Su profundo conocimiento en el tema y su capacidad para guiarme en la metodología de investigación han sido de gran ayuda para lograr resultados significativos. También quiero agradecerle por su constante motivación y paciencia, ya que me ha ayudado a superar los obstáculos y momentos de frustración que inevitablemente surgen en un proyecto de esta envergadura.

No puedo dejar de mencionar su compromiso y prontitud en la revisión de mis avances y la retroalimentación brindada, lo cual me permitió mejorar y perfeccionar mi trabajo en cada etapa. Su disponibilidad y disposición para reunirse y discutir sobre el proyecto fueron de gran valor, y su retroalimentación siempre fue constructiva y enriquecedora.

Además de su papel como profesora, quiero agradecerle por su apoyo y comprensión personal durante este proceso. Su empatía y aliento me han ayudado a mantener la motivación y la confianza en mí mismo a lo largo de esta experiencia.

No tengo palabras suficientes para expresar mi gratitud hacia usted. Su guía y mentoría han sido imprescindibles en el desarrollo de mi tesis y en mi crecimiento como profesional.

Quiero finalizar este agradecimiento reiterando mi sincero agradecimiento por su compromiso y apoyo en cada etapa de mi investigación. Estoy seguro de que su influencia positiva en mi trabajo perdurará a lo largo de mi carrera profesional.

DEDICATORIA

Con todo mi cariño y gratitud con agradecimiento y humildad, dedico este trabajo de tesis a todas aquellas personas que han sido parte fundamental en mi trayectoria académica.

A mis padres, por su incansable apoyo, amor incondicional y por creer en mí en todo momento.

Gracias por ser mi ejemplo de perseverancia y sacrificio. A mis profesores y asesores, por su guía experta, paciencia y dedicación en transmitirme su conocimiento. A mis amigos y seres queridos, por su constante ánimo, comprensión y palabras de aliento. Gracias por estar cada etapa de este camino y por recordarme que no estoy sola, a mis abuelitos María Esther Ramírez Gallardo y Juan Roberto Ramírez que desde el cielo y en vida me supieron guiar y darme fuerzas para continuar.

Sin ustedes, este trabajo no sería posible. Por último, agradezco a mí misma por no rendirme en los momentos de dificultad, por seguir adelante a pesar de los obstáculos y por nunca dejar de soñar en alcanzar mis metas.

Este trabajo está dedicado a todos ustedes, quienes han formado parte de mis piezas clave en mi crecimiento profesional y personal.

Espero que este sea solo el comienzo de muchos logros compartidos.

DECLARACIÓN AUTORIA

Quien suscribe, Valeria Nicole Ramírez Galarza egresada de la Universidad Tecnológica Empresarial de Guayaquil con CI 0706974581 de la carrera Ingeniería Portuaria y Aduanera Mención Administración Portuaria declara que la responsabilidad de este trabajo de titulación “Análisis de la Crisis de contenedores y su impacto en la exportación del camarón hacia el mercado chino durante el periodo 2021” es de su autoría con sus correspondientes citas bibliográficas, resultados y conclusiones pertenecientes al autor.

Valeria Nicole Ramírez Galarza

CRISIS DE CONTENEDORES: IMPACTO EN LA EXPORTACIÓN DEL CAMARÓN ECUATORIANO HACIA EL MERCADO CHINO.

Valeria Nicole Ramírez Galarza
vale-ramirez_1998@hotmail.com

RESUMEN

El presente artículo tuvo como principal objeto de estudio la exportación del camarón nacional ecuatoriano al mercado chino durante el periodo 2021 en un contexto donde se desencadenó una crisis de contenedores a nivel nacional y mundial, siendo así, el objetivo general de este trabajo; analizar la crisis logística de contenedores y su impacto en la exportación del camarón ecuatoriano hacia el mercado chino. Por otra parte, para el cumplimiento de este objetivo se llevó a cabo una metodología basada en la investigación de tipo descriptivo, puesto que, mediante este método se pudo identificar las características del problema de estudio, desde su inicio hasta su desarrollo, así como su naturaleza y presentación, así como la forma en que la salida de mercancías importadas del inventario de la empresa afecta la rotación de sus existencias. Entre los principales resultados según este escenario, se concluye que los niveles de exportación de camarón han fluctuado y ahora están disminuyendo a medida que otras naciones compiten en el mercado global con el mismo producto a precios más bajos y el impacto de la crisis de los contenedores no ha sido significativo.

Palabras clave: Crisis de contenedores, Exportación del camarón, impacto en el mercado chino.

INTRODUCCIÓN

En el contexto nacional, según un informe de la Federación Ecuatoriana de Exportadores (Fedexpor), la crisis logística mundial le cuesta a la industria exportadora ecuatoriana USD 888 millones en 2021. De este total, 91 millones de dólares son sobrecostos en insumos utilizados por el sector exportador. Entre ellos se encuentran los agroquímicos y materiales para etiquetado y empaque, como papel, cartón, plástico y vidrio (Fedexpor, 2021).

En la segunda mitad de 2021, la escasez de contenedores ha empeorado y se ha convertido en una gran crisis logística, debido a que los trabajadores presentaron la infección por Covid-19, lo que llevó a una escasez de personal y cuellos de botella en los puertos (Díaz & Lozano, 2022). A estos problemas se sumaron los retrasos provocados por el seguimiento del protocolo de bioseguridad. En general, la crisis logística ha resultado en una pérdida de potencial exportador para Ecuador de USD 797 millones en 2021 (Vargas, 2023).

Este estudio ayuda a la comprensión general de la situación actual de nuevos exportadores e importadores, así como de nuevos negocios o emprendedores, permitiéndoles comprender la situación del mercado y comparar precios o rutas que estaban abiertas antes de la crisis pero que ahora están parcialmente cerradas y algunos de forma permanente.

Por otro lado, entender rutas comerciales alternativas que no solo sean marítimas suele ser más costoso, pero estas otras rutas comerciales pueden ser mejores alternativas a los costos actuales del transporte marítimo (Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, 2020). También obligarán al país a empezar a desarrollar su tecnología para que pueda dejar de ser un Estado consumidor y empezar a convertirse en productor. A medida que la economía crece, se hacen evidentes nuevas ubicaciones para adquirir materias primas, productos terminados y productos manufacturados en los países vecinos.

La pandemia de Covid 19 también provocó una escasez de acero, que obstaculizó la producción de contenedores y paletas para carga y transporte, afectando inicialmente a Asia antes de extenderse a otras partes del mundo y persistir hasta el día de hoy. Antes de la pandemia, el costo de enviar un contenedor desde Asia a Ecuador era de

USD 2.800; hoy los precios varían entre USD 13.000 y USD 15.000 dependiendo del volumen y las negociaciones.

El precio del flete aumentó para las naciones que suministraban bienes, como la Unión Europea, que decidió dejar de suministrar camarón ecuatoriano y cambiar a camarón colombiano porque los aumentos de costos son notoriamente altos y casi imposibles de cubrir; además, los márgenes de ganancia son escasos o inexistentes; como resultado, el precio del flete aumentó para los países que suministraban bienes. Tailandia, Vietnam y Camboya. Siendo el camarón una de sus principales exportaciones, esto tiene un impacto negativo en la economía del país.

El objetivo general de este artículo es examinar la crisis de la logística de contenedores y cómo afectará las exportaciones de camarón ecuatoriano a China en 2021, pero sus objetivos específicos son: a) identificar los efectos negativos de la crisis de la logística de contenedores ecuatoriana que se desarrolló. Finalmente, en la sección c, discutiremos los efectos de la crisis de la logística de contenedores y cómo afectará la exportación de camarón ecuatoriano al mercado chino en 2021. En la sección a, identificamos las posibles causas de la crisis de la logística de contenedores en Ecuador durante la pandemia de Covid 19.

Comercio Internacional

El comercio internacional comenzó en los siglos XVI y XVII cuando el sistema de trueque fue reemplazado por el mercantilismo. El siglo XVIII fue el siglo en el que se inició la liberalización social. Adam Smith, ampliamente considerado como el padre de la economía, publicó su libro “La riqueza de las naciones” en 1776 (Blanco, 2018). Para ello, destacó las ventajas de la especialización industrial y la extendió al comercio internacional (Zambrano y Roca, 2019).

La teoría de la ventaja comparativa desarrollada por David Ricardo sigue vigente. Después del colapso del Imperio austrohúngaro en 1918 y la creación del estado independiente de Checoslovaquia, la mayor parte de la industria permaneció en la República Checa. Francia, Gran Bretaña y Estados Unidos representan la mayor parte del comercio mundial. En el otoño de 1929, el inicio de la crisis económica mundial trastornó el comercio exterior. La producción industrial cayó más del 40%. Cuando

terminó la crisis en 1934, el comercio exterior prácticamente cesó y el valor de la corona checa disminuyó (Díaz y Lozano, 2022).

Todas estas teorías y principios económicos influyeron en las políticas comerciales internacionales de cada país. A lo largo de los últimos siglos, se han celebrado varios acuerdos destinados a promover el libre comercio, permitiendo a los países tener un comercio irrestricto de bienes y servicios sin imponer impuestos a las importaciones, pero estos acuerdos aún no se han implementado. La especialización se desarrolló a principios del siglo XIX, pero finalmente fue abandonada. Los países occidentales afirman haber avanzado hacia la libertad económica en 1913 al eliminar las restricciones cuantitativas y reducir los aranceles internacionales (Padilla, 2022).

En todo el mundo, el oro era el principal medio de cambio y era libremente convertible a otras monedas. Se podría argumentar que en ese momento, el comercio internacional no tenía restricciones en gran medida porque era fácil iniciar un negocio y encontrar trabajo en cualquier lugar. La Primera Guerra Mundial cambió por completo la dirección del comercio internacional y los países erigieron muros en respuesta a las restricciones militares. Después de la Segunda Guerra Mundial, podrían pasar cinco años antes de que se levantaran las restricciones militares y se pudieran reanudar las operaciones comerciales normales. (Díaz, 2020).

Desde 1970, la economía soviética ha crecido lentamente, a veces negativamente, en términos de inversión de capital, productividad laboral e ingreso real per cápita. La caída del comunismo en Europa es la causa de esta desaceleración del crecimiento. El desempeño de indicadores sociales clave se vio afectado por la recesión (Díaz y Lozano, 2022). Los acuerdos comerciales multilaterales se desarrollaron a raíz de la Conferencia Económica Mundial de la Sociedad de Naciones en mayo de 1927, a la que asistieron los principales países desarrollados. La necesidad de reducir las tensiones económicas globales y promover el comercio internacional fue la fuerza impulsora de la conferencia (Ballou, 2019).

El siguiente acuerdo fue el Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT), que luego fue ratificado. Pero la Gran Depresión volvió a golpear en la década de 1930, esta vez trayendo aranceles y caos económico a todo el mundo. Además de las cuotas de importación o los límites de cantidad y las prohibiciones de

importación que permiten o prohíben las importaciones, se necesitan aranceles de importación elevados para mantener la balanza de pagos (Vargas, 2023).

Ahora comprendemos mejor la importancia del comercio internacional y los factores que lo afectan. Conceptos y teorías basadas en recursos naturales, economías de escala, tecnología en términos de comercio electrónico y cambios en tecnología y finanzas que los economistas abordan y asignan ventajas comparativas. Las estructuras de mercado han dado forma al contexto de los mercados globales (Mora, 2022). El comercio exterior se refiere al intercambio transnacional de bienes, servicios o dinero. Esto tiene un impacto significativo en el PIB de la mayoría de los países (Tiban, 2021).

El comercio internacional existe desde hace algún tiempo, pero su importancia ha crecido en términos económicos, sociales y políticos en los últimos siglos. Todo país necesita bienes y servicios para satisfacer las necesidades de sus ciudadanos. Producir bienes y servicios requiere recursos. Todos los países no tienen recursos. Ningún país puede proporcionar todos los bienes y servicios necesarios (Ortiz, 2019).

No podemos producir todo lo que necesitamos, o no podemos producir lo suficiente, por lo que tenemos que importar esas cosas de otros países. Del mismo modo envían sus bienes excedentes al extranjero. En general, ningún país es independiente. Tienes que depender de otros países para importar bienes que no están disponibles en tu país o que son escasos. También puede exportar artículos adicionales que tienen una gran demanda en otros lugares. El comercio internacional se define como el comercio que involucra a dos o más países (Coll, 2019).

En teoría, el comercio transfronterizo no es diferente del comercio interno. Esto se debe a que los objetivos y acciones de las partes involucradas son los mismos independientemente de las fronteras nacionales. La principal diferencia entre el comercio nacional e internacional es que el comercio interno suele ser más barato. (Díaz, 2020). Esto se debe a que las fronteras muchas veces implican costos adicionales, como aranceles aduaneros, tiempo perdido por demoras fronterizas y costos asociados a diferencias culturales, lingüísticas o legales entre países (Ortiz, 2019).

El comercio mundial incluye tanto exportaciones como importaciones. Exportar es el proceso de vender a otros países. Se consideran importaciones las compras realizadas

en el extranjero. El comercio exterior o internacional suele considerarse una de las variables más importantes que determinan el desarrollo económico de un país. El comercio exterior de un país consiste en la importación y exportación de bienes y servicios, incluida la entrada y salida de divisas.

Por ello, también se le llama comercio EXIM (Parodi, 2017). Se han promulgado muchas leyes para crear, regular y establecer un entorno ideal para el desarrollo sistemático. La Ley de Comercio Exterior (Promoción y Regulación) de 1992 y las normas y órdenes dictadas en virtud de ella rigen el comercio internacional en la India. La Ley de Gestión de Divisas de 1999 regula los pagos por transacciones de importación y exportación (Cuervo, 2021).

La Ley de Aduanas de 1962 regula el movimiento físico real de bienes y servicios a través de diversos modos de transporte. Esta distinción a menudo se hace entre una amplia gama de diferentes tipos de corporaciones internacionales y es útil para comprender la estrategia, la organización y las decisiones funcionales de una empresa (por ejemplo, decisiones financieras, administrativas, de marketing y de marketing). Independientemente de la actividad o los recursos humanos (Coll, 2019). Puede resultar útil distinguir entre filiales integradas que están estrechamente relacionadas e interconectadas con operaciones globales (García, 2021).

Las corporaciones multinacionales suelen tener subsidiarias independientes que funcionan como empresas internas. Se pueden considerar como dos extremos de un continuo con una variedad de posibilidades en el medio. Debido a que las empresas a menudo combinan elementos de operaciones globales y multinacionales, es poco probable que una sola empresa se encuentre en un extremo del continuo.

Los viajeros que viajen al extranjero desde su país de origen deben contar con la documentación necesaria, llevar moneda extranjera, poder comunicarse en el país de destino y vestir adecuadamente. Problemas similares surgen al hacer negocios en el extranjero, pero son más difíciles que en casa. Algunas de estas cuestiones se abordan en las siguientes secciones (Ballou, 2019).

Específicamente, introduce la ventaja comparativa, el análisis del entorno empresarial global y la explicación de varios métodos de expansión en el extranjero. Una comprensión conceptual profunda de por qué ocurre el comercio y la inversión

internacional es esencial para comprender los negocios internacionales. El comercio y la inversión pueden revisarse según la ventaja comparativa de un país.

Según la ventaja comparativa, cada país puede producir bienes o servicios específicos. Para aprovechar esta ventaja comparativa, los países exportan bienes y servicios que hacen un uso extensivo de abundantes factores de producción como la tierra, el trabajo y el capital. Si el país X tiene una ventaja comparativa en mano de obra y el país Y tiene una ventaja de capital (López, 2022).

Por supuesto, esta es una explicación muy sencilla. También hay muchos factores de diferente calidad de producción y muchos otros factores, como las regulaciones gubernamentales, que afectan el comercio. Sin embargo, entender qué países pueden exportar o importar es un buen comienzo (Díaz, 2020). La ventaja comparativa es una teoría utilizada para explicar los flujos de inversión.

El capital puede transferirse con relativa facilidad de un país a otro y generalmente es el factor de producción más móvil. El trabajo y la tierra son dos factores adicionales de producción que no se mueven o lo hacen muy lentamente. A medida que crecen el negocio y la confiabilidad, a menudo se realiza un cambio a una subsidiaria controlada directamente.

Este método de internacionalización surge de la necesidad de conocer el país y sus mercados debido al bajo nivel educativo, la necesidad de establecer un negocio en el mercado local lo más rápido posible y el deseo inicial de minimizar riesgos y otros factores. Estas son algunas de las principales razones (Blanco, 2018).

Las empresas que históricamente han dependido en gran medida de las exportaciones a menudo eligen las exportaciones como su primera opción internacional. Exportar se considera relativamente fácil porque las empresas dependen de la producción nacional, pueden involucrar a varios intermediarios para ayudar en el proceso y esperan que los clientes extranjeros se encarguen del marketing y las ventas (Mora, 2022).

Muchas empresas están empezando a exportar reactivamente. Una vez que ven los beneficios potenciales de perseguir un mercado mucho más grande que su mercado interno, comienzan a exportar agresivamente. Una exportación eficaz requiere una cuidadosa atención a cada detalle para garantizar el éxito del proceso. Por ejemplo, los exportadores deben decidir cuándo utilizar diferentes intermediarios, elegir métodos

de transporte adecuados, preparar los documentos de exportación, preparar los productos y establecer condiciones de pago favorables (Vargas, 2023).

El licenciante concede una licencia al licenciataro a cambio de derechos sobre determinada propiedad intangible (por ejemplo, regalías) por una compensación previamente acordada (patentes, demandas, derechos de autor y marcas). Muchas empresas consideran deseable fabricar en el extranjero, pero no quieren hacerlo ellas mismas. En este caso, la empresa puede permitir que una empresa extranjera realice la producción. Exportar es una excelente manera de hacer crecer su negocio y vender productos populares (Tadeo, 2022). Por ejemplo, la internacionalización puede beneficiar a empresas de muchos sectores manufactureros, especialmente aquellos con mercados internos pequeños (Morales, 2017).

En otros casos, una empresa puede querer aprovechar una ventaja única y diferenciadora (propiedad intelectual), como una marca, un modelo de servicio o un producto patentado. Aunque el objetivo principal de la globalización es aumentar la demanda potencial, otros factores suelen impulsar la inversión en productividad. Se debe hacer hincapié en "lo mismo de siempre" con relativamente poca adaptación a los mercados locales, ya que esto socava las economías de escala. Medición del mercado global y toma de decisiones (Meza, 2021).

A medida que los mercados globales cambian rápidamente, a las empresas a menudo les resulta difícil seguir sus estrategias (Montoya y Espinal, 2017). Por tanto, es lógico concluir que, en algún momento, las actividades internacionales de muchas empresas consisten en un mosaico de actividades locales con diferentes objetivos en sus respectivos mercados nacionales.

En última instancia, esto significa que muchas empresas utilizan diferentes estrategias de entrada para diferentes mercados (Loyola y Ramos, 2017). Sin embargo, es habitual que las empresas creen diseños que puedan utilizarse en casi cualquier mercado. Esto suele comenzar con distribuidores locales o agentes independientes que ingresan al mercado a través de canales de distribución indirectos (Mata, 2021).

Existen diferentes condiciones en diferentes mercados y empresas (Blanco, 2018). La preparación siempre debe considerarse cuidadosamente. Obtenga más información sobre la propiedad extranjera y la base de clientes atendidos por las operaciones en el

extranjero. Tener acciones en una filial forma parte de una empresa conjunta (Zambrano y Roca, 2019).

Las empresas conjuntas permiten a las empresas invertir en el extranjero y transferir parte del riesgo financiero de esa inversión. Las empresas conjuntas pueden adoptar muchas formas. Por ejemplo, puede haber múltiples socios, pueden tener intereses iguales o desiguales, pueden ser locales o internacionales, pueden provenir del sector público o privado y pueden permanecer silenciosos o activos. (Aimar, 2019).

El éxito de una empresa conjunta depende de decisiones sobre qué compartir, cuánto compartir, con quién compartir y durante cuánto tiempo. Comparar una empresa conjunta con un matrimonio muestra la importancia de elegir la pareja adecuada. Muchas empresas conjuntas fracasan porque los socios no pueden ponerse de acuerdo sobre los objetivos y los desacuerdos son difíciles de resolver. Las empresas deben tomarse el tiempo para crear empresas conjuntas porque las empresas conjuntas sólo son efectivas cuando los socios se complementan entre sí.

El comercio internacional que involucra diferentes monedas de diferentes países está sujeto a las leyes, normas y regulaciones de los países afectados. Por tanto, el comercio es más complejo a escala global (Aimar, 2019).

METODOLOGÍA

Debido a la necesidad de conectar información histórica relevante para la pregunta de investigación con su estado actual, este artículo también califica como investigación documental. Libros, publicaciones periódicas, artículos, informes técnicos e Internet son ejemplos de estos documentos. Además, se realizarán lecturas científicas y resúmenes, que sirven principalmente para comprender los aportes científicos.

Este artículo describe un estudio de diseño no experimental, que es un estudio en el que las variables o predictores no se pueden gestionar, cambiar o controlar y en el que las conclusiones se basan en la interpretación, la observación o las mediciones de las interacciones conducen a conclusiones (Escobar et al., 2018).

La investigación descriptiva, que ayuda a interpretar correctamente la situación actual de la empresa objeto de estudio, es uno de los tipos de investigación que el autor de este trabajo considera útiles para obtener más información sobre el fenómeno objeto

de estudio. Además, nos permitirá describir las características del tema de investigación, desde su inicio hasta su conclusión, así como su naturaleza y método de presentación, y cómo la eliminación de bienes importados del inventario de una organización afecta la facturación de su inventario.

Emplea el enfoque del tratado, que ilustra, relaciona, revisa e identifica los diferentes hechos, circunstancias, rasgos y características de un objeto de estudio particular. Las soluciones del caso, sin embargo, no se explicarán en este caso. Bernal (2010), pág. Luego, a través de una revisión de la literatura pertinente, se definen las variables y el contexto en el que se desarrolla la investigación (ver párrafo 58).

Es crucial enfatizar que se debe utilizar el enfoque deductivo para investigar el tema porque tiene propensión a producir razonamientos basados en conclusiones generalmente aplicables, así como en la teoría del comercio internacional, los artículos que lo sustentan y una interpretación económica de la situación. . la realidad subyacente de este problema. Para describir e interpretar el fenómeno pertinente se optó por un enfoque cuantitativo.

Se ha realizado una gran cantidad de investigaciones académicas sobre la crisis de los contenedores, también conocida como el impacto pospandémico del Covid-19 en las exportaciones de camarón ecuatoriano. A continuación se presentan los resultados, que presentan los hallazgos clave de estas investigaciones organizados de acuerdo con el objetivo planteado y la información general.

El estilo documental de este proyecto de investigación combina un enfoque exploratorio con una metodología cualitativa. Entre las fuentes consultadas se encuentran informes organizacionales y artículos científicos magníficamente escritos y totalmente pertinentes al tema del estudio tanto en el país como en el extranjero. Los investigadores examinaron bibliografías de artículos científicos previamente consultados y realizaron búsquedas en bases de datos para localizar estas fuentes (Reyes, 2021).

Se utilizaron métodos científicos de síntesis analítica e inductivo-deductiva para luego fueron sintetizados, categorizados y relacionados. Se revisó la literatura sobre la crisis global de contenedores en el comercio internacional mediante el método inductivo-deductivo.

RESULTADOS Y DISCUSIÓN

En términos de exportaciones de divisas del país, la industria del camarón es tan importante para la economía de Ecuador que ocupa el segundo lugar después del petróleo como la mayor fuente de ingresos extranjeros para el sector privado (EKOS, 2021). La figura muestra el período comprendido entre diciembre 2020 a diciembre 2021 e ilustra gráficamente el aumento constante de las exportaciones durante ese período, que no se refleja en la variación de precios porque no pudo regresar a los niveles extremos vistos antes de la pandemia de COVID-19.

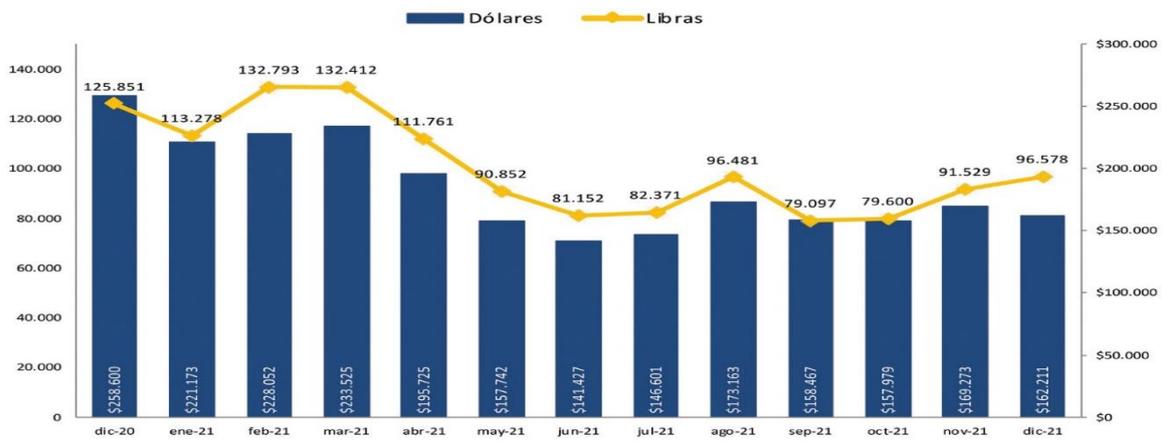


Figura 1: Exportaciones de camarón ecuatoriano al mercado chino 2020 - 2021

Fuente: Cámara Nacional de Acuicultura (2021)

Un gráfico que muestra la tendencia de las exportaciones de camarón entre diciembre de 2020 y diciembre de 2021 muestra un aumento notable en las exportaciones tanto en libras como en dólares.

Por otro lado, en el cuadro 1 se muestra cómo se concentran más del 80% de las operaciones globales, tal como lo afirma CEPAL (2020). El mercado mundial del transporte marítimo de contenedores está dominado por diez grandes operadores, algunos de los cuales siguen manteniendo alianzas estratégicas. Es un desafío devolver los precios de los fletes a los niveles observados antes de la crisis pandémica de COVID-19 porque existe el riesgo de colusión cuando los pocos postores acuerdan tarifas o desarrollan planes para mantener los precios altos durante un período prolongado. Entre enero y julio de 2020, el número total de contenedores de exportación cayó un 5,4% a 78 millones de TEU.

Tabla 1: Operadores

	Operador	TEU	Participación En Capacidad Global	Flota Total 2020
1	Apm-Maersk	\$3.963.399	16,70%	654
2	Mediterranean Shipping Co	\$3.675.400	15,50%	550
3	Cosco Group	\$2.870.792	12,10%	469
4	CMA CGM Group	\$2.679.888	11,30%	488
5	Hapag-Lloyd	\$1.716.951	7,30%	236
6	One	\$1.554.780	6,50%	211
7	Evergreen Line	\$1.227.385	5,20%	190
8	Yang Ming Marine	\$603.320	2,50%	92
9	Hmmm	\$551.732	2,30%	67
10	Pil	\$350.390	1,50%	111

Fuente: CEPAL (2020)

Elaborado: Ramírez (2023)

El operador logístico Apm-Maersk tiene la mayor participación en capacidad global con un 16.70%, seguido de cerca con Mediterranean Shipping Co que ocupa un 15.50% de participación, el podio lo cierra Cosco Group con un 12.10% de participación global, siendo estos operadores los más reconocidos y de mayor posicionamiento en la comercialización internacional de camarón.

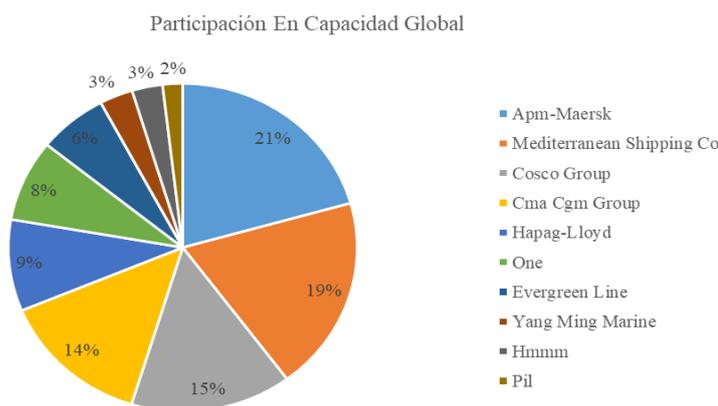


Figura 2: Participación en capacidad global

Fuente: CEPAL (2020)
Elaborado: Ramírez (2023)

Por otra parte, la tabla 2 expone la variación mensual en el volumen de contenedores (exportación e importación en TEU) por región para los años 2019-2020. Esta tabla nos permite ver los cambios mensuales clave con respecto al mismo mes del año anterior.

Tabla 2: Variación mensual en el volumen de contenedores

	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Acumulado
América Latina	3,1%	3,0%	2,6%	-16,6%	-16,9%	-16,2%	-8,5%	-7,3%
América del Norte	-0,5%	-6,8%	-3,2%	15,5%	-15,9%	-7,5%	1,8%	-6,8%
Europa	0,9%	-3,9%	-1,8%	-16,3%	-14,4%	-7,1%	-2,8%	-6,6%
Lejano Oriente	2,3%	-12,6%	-6,2%	-7,6%	-6,6%	-1,2%	1,8%	-4,0%
Subcontinente Indio	3,5%	6,6%	-3,4%	-27,6%	-21,5%	-5,9%	-4,3%	-7,9%
Mundo	1,8%	-6,3%	-4,0%	-13,1%	-11,3%	-4,4%	-0,1%	-5,4%

Fuente: CEPAL (2020)

Aunque se observa una disminución relativamente menor en junio, la disminución del volumen mundial de contenedores se observa principalmente entre abril y mayo. Por otro lado, en junio las caídas en América Latina aún son de dos dígitos (Sánchez y Weikert, 2020).

La evolución de las tarifas de fletes entre diciembre de 2009 y abril de 2021 tiene un impacto directo en el comercio mundial. Inusualmente, las cajas vacías se dejaron en lugares donde no eran necesarias y no había ningún plan para reposicionarlas, según la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), que afirma que este resultado se puede atribuir en parte a este hecho (UNCTAD, 2021).

Cuando los contenedores escasean, además de tener que transportar el contenedor completo para el viaje de ida, también se hace necesario pagar el coste de devolución del contenedor, lo que complica aún más la situación. Las rutas desde China a países de América del Sur suelen tardar más. A pesar de que durante la pandemia aumentaron las exportaciones de alimentos de naciones con enfoque en estos productos, esto no debe interpretarse como evidencia de que no hubo una crisis de disponibilidad de contenedores en esas regiones, como la hubo en Ecuador.

El análisis de los datos estadísticos de las fuentes secundarias citadas en la sección anterior tiene en cuenta los efectos de la pandemia de COVID-19 en el comercio

internacional, así como su impacto particular en la industria del camarón. que sirve como la principal fuente de divisas para el PIB no petrolero del Ecuador.

Si bien los factores que afectan los resultados son exógenos, o sobre los que el Estado ecuatoriano o los productores no tienen control, aún es importante encontrar oportunidades que permitan establecer paliativos y estrategias que eviten impactar a este importante sector. Cabe señalar que la situación analizada es fácilmente replicable en otros sectores económicos que utilizan contenedores para la exportación de sus mercancías, más aún en la situación actual donde el Ecuador se proyecta hacia el futuro con una economía basada en la provisión de alimentos. más que productos industriales o tecnológicos.

Se sugiere el siguiente resumen estadístico, delineando las operaciones portuarias y los precios del producto antes y después de la crisis en promedios anuales, ya que se ha establecido que las operaciones portuarias ecuatorianas no son factores determinantes en el precio internacional del camarón.

Como resultado, el número de TEU transportados en los puertos ecuatorianos aumentó un 80,5% entre 2019 y 2020. Aunque todavía indica crecimiento, la Cámara Nacional de Acuicultura (CNA) informa que el incremento de 2020 a 2021 fue de sólo 3.36%, indicando que lo mismo sucedió en menor medida.

En cuanto a la variación de las exportaciones, estas muestran un aumento de 6 punto 74% entre los años 2019 y 2020, mientras que alcanzó 23 punto 17% en los años 2020 a 2021, lo que demuestra el aumento en la demanda del producto. El precio disminuyó -7.28% entre 2019 y 2020, pero aumentó 11.98% entre 2020 y 2021, según el análisis de variación de precios. La misma tabla muestra que el precio por libra del camarón ecuatoriano aumentó 11.98%, lo que debería llevar a una investigación exhaustiva de los gastos relacionados con la producción de camarón (CNA, 2022).

Esto se debe a que, según los datos recabados para este estudio, el aumento de precios no sólo vendría provocado por un aumento en los costos de flete sino también por un aumento en los costos de los insumos requeridos en el proceso productivo, lo que llevaría a a la falta de suministro de camarón.

CONCLUSIONES

Los inconvenientes de la crisis logística de contenedores suscitada en el Ecuador, se concluye que, los principales fueron el incumplimiento de los tiempos pactados para el envío del camarón al mercado chino, la no recepción de material directo como los envases que eran importados de otros países, la casi nula actividad en puertos que había en el país en aquellas épocas de pandemia, entre otros. Los potenciales compradores de camarón ecuatoriano están recuperando paulatinamente porcentajes de las importaciones del producto debido a la capacidad acuícola del país, su tecnología y su ventaja altamente competitiva a nivel mundial en la industria camaronera. La peor trayectoria jamás vista en las exportaciones de camarón, que desde entonces se han estabilizado, sería causada por la crisis de los contenedores y la pandemia post-Covid-19.

Por otra parte, las exportaciones de camarón al mercado chino se volvieron desafiante a raíz de la pandemia, ya que, tanto China como Ecuador, entraron en cuarentena y fortalecieron todos sus protocolos de bioseguridad para el ingreso y salida de cualquier persona, objeto y otros a su territorio. Es aquí donde surge la crisis para la industria camaronera porque el principal país de destino es China, que representó un total del 66% de las exportaciones hasta 2019; Duplicó sus regulaciones alimentarias y de bioseguridad.

La consecuencia inmediata de esta situación es un aumento de las tarifas de flete, ya que algunos armadores están cobrando hasta 10.000 dólares por contenedor de 40 pies para algunos destinos (el doble de las tarifas cobradas antes de la crisis). En tan sólo unos meses, el precio del transporte desde y hasta Asia se había multiplicado por cuatro o cinco veces de su valor estándar.

Además de los problemas económicos internos que ya estaban presentes y latentes, la crisis de contenedores provocada por la pandemia mundial por el Covid-19 desencadenó una importante crisis económica para el Ecuador. Redujo la producción y exportación del producto estrella, el conocido camarón ecuatoriano. A nivel mundial, los problemas causados por el Covid-19 en las exportaciones agrícolas fueron catastróficos. Además de aumentar las pérdidas financieras y el desempleo, también

provocó una escasez en el movimiento de dinero en algunas provincias ecuatorianas, llevando la economía del país a un punto de quiebre.

Por último, pero no menos importante, la crisis de la logística de contenedores y sus efectos en la exportación de camarón ecuatoriano al mercado chino en el año 2021 provocó un efecto dominó tras el inicio de la pandemia. Poco a poco, las empresas y las instituciones financieras han empezado a reconocer la crisis de los contenedores como un problema. A pesar de las terribles circunstancias en las que se encontraba la economía ecuatoriana, fue posible capear la tormenta (hasta cierto punto) gracias a un sistema de desarrollo bien establecido, que incluye la extracción y exportación de materias primas además del camarón, que sirve como un motor del sistema económico.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Aimar, P. (2019). *Comunicación para Empresas de Triple Impacto (B) – Una propuesta de comunicación para las empresas del futuro*. Revista de la Asociación Española de Investigación de la Comunicación .
- Ballou, R. (2019). *Administración de la cadena de suministro*. Madrid: Pearson Prentice Hall.
- Blanco, M. (2018). *Internacionalización de las empresas mexicanas en el sur de Estados Unidos y sus competencias globales*. Universidad Autónoma de Nuevo León.
- Cabanilla, B. (2023). Crisis logística de contenedores y su impacto en el comercio en el Ecuador. *Crisis logística de contenedores y su impacto en el comercio en el Ecuador*. UTEG.
- Coll, P. (2019). *Regímenes aduaneros económicos y procesos logísticos en el comercio*. Barcelona: MARGE BOOKS.
- Cuervo, A. (2021). *Plan investigación de la crisis del comercio internacional en el agente de carga Sea Cargo Logistics*. Corporación Universitaria Rafael Núñez.
- Díaz, A. (2020). *América Latina y el Caribe : la propiedad intelectual después de los tratados de libre comercio*. Bogota: Política Científica y Tecnológica.
- Díaz, G., & Lozano, J. (2022). *Crisis Internacional de Contenedores en las Exportaciones de Banano desde Ecuador*. Economía Y Negocios.
- Escobar, Ganchozo, Rodríguez, López, Gómez, & Ponce. (2018). *METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA*. 3Ciencias.
- García, L. A. (2021). *Gestión Logística Integral*. Madrid: Starbook Editorial, S.A.
- López, I. (2022). *La competitividad de América Latina en el comercio de servicios basados en el conocimiento*. CEPAL.
- Loyola, A., & Ramos, D. (2017). *ANÁLISIS PARA IMPLEMENTACIÓN DE UN MANUAL DE PROCEDIMIENTOS PARA EL PROCESO DE*

DESADUANIZACIÓN DE MERCANCÍA, DIRIGIDA A EL AGENTE DE ADUANA ZOILA ZURITA. . . Guayaquil: Universidad de Guayaquil.

Mata, J. (2021). *ESTUDIO DE FACTIBILIDAD ECONÓMICA FINANCIERA PARA UN EMPRENDIMIENTO DE VENTA DE PRODUCTOS IMPORTADOS EN EL MUNICIPIO EL HATILLO; AÑO 2021.* Caracas: Universidad Nueva Esparta.

Meza, N. (2021). *Tips para tener un proceso de logística exitoso.* Forbes Mexico.

Montoya, R., & Espinal, A. (2017). *Logística inversa, un enfoque con responsabilidad social empresarial.* Bogota: Universidad Nacional de Colombia.

Mora, L. (2022). *Indicadores de la gestión logística.* Google Books.

Morales, M. (2017). *Estrategias de marketing internacional de la empresa campo verde para la comercialización de quinua en el mercado chino.* Trujillo: Universidad Privada Antenor Orrego .

Ortiz, L. (2019). *Gestión operativa de la empresa.* ESIC Editorial.

Padilla, J. (2022). *¿ Cómo incentivar el consumo en el sector construcción en Costa Rica ante la actual crisis de contenedores y precios de las materias primas?* Universidad Simon Bolivar.

Parodi, A. (2017). *De la sociedad de la información a la sociedad del conocimiento y su impacto en el comercio exterior Ecuatoriana.* Guayaquil: Universidad de Guayaquil .

Reyes, R. (2021). *Investigación Descriptiva, correlacional.* Obtenido de Investigación Descriptiva, correlacional:
<https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/4790837.pdf>

SENAE. (1 de noviembre de 2017). *SENAE-SENAE-2017-0001-RE-M.* Obtenido de <https://www.aduana.gob.ec/resolucion/senae-senae-2017-0001-re-m/>

Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. (2020). *Regímenes Aduaneros.* Obtenido de <https://www.aduana.gob.ec/regimenes-aduaneros/>

- Tadeo, R. (2022). *Estudio de caso: Impacto de la crisis de contenedores en la empresa AGRONEGOCIOS de El Salvador*. Escuela Agrícola Panamericana.
- Tiban, G. (2021). *Propuesta de mejoramiento de los procesos administrativos financieros para la Desaduanización de las mercancías de importación caso práctico Empresa López Mena Cía. Ltda.*”. Quito: UNIVERSIDAD CENTRAL DEL ECUADOR.
- Vargas, S. (2023). Crisis de la cadena de suministro global y su afectación para Ecuador. *Crisis de la cadena de suministro global y su afectación para Ecuador*. Pontifica Universidad Católica del Ecuador.
- Zambrana, H., & Roca, D. (2019). *Las barreras arancelarias y su incidencia en el comercio exterior de Bolivia Periodo 2006-2016*. Ciudad de La Paz: Universidad Mayor de San Andrés.
- 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. *Revista Contaduría y administración*, p. 33. doi:<https://doi.org/10.22201/fca.24488410e.2018.1494>