



Universidad Ecotec

**Título de la investigación:**

Análisis de la variación en los precios de los fletes marítimos de China a Ecuador de 2020 a 2022 y su impacto en la sector logístico importador ecuatoriano

**Línea de investigación:**

Teoría y Desarrollo Económico

**Carrera:**

Ingeniería en administración de empresas

**Título a obtener:**

Ingeniero en administración de empresas con énfasis en negocios internacionales

**Autor:**

Mario Andrés Saltos Monge

**Tutor:**

Jhonny Jaramillo

Guayaquil

2022

## Certificado de Revisión Final



ANEXO N° 14

### CERTIFICADO DE APROBACIÓN DEL TUTOR PARA LA PRESENTACIÓN A REVISIÓN DEL TRABAJO DE TITULACIÓN

Samboorodón, 06 de Octubre 2022

Magíster  
Ec. Gino Cornejo, MBA  
Decano(a) de la Facultad  
Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales  
Universidad Tecnológica ECOTEC

De mis consideraciones:

Por medio de la presente comunico a usted que el trabajo de titulación TITULADO: **Análisis de la variación en los precios de los fletes marítimos de China a Ecuador de 2020 a 2022 y su impacto en el sector logístico importador ecuatoriano, según su modalidad PROYECTO DE INVESTIGACIÓN**; fue revisado, siendo su contenido original en su totalidad, así como el cumplimiento de los requerimientos establecidos en la guía para la elaboración del trabajo de titulación, Por lo que se autoriza a: **Mario Andrés Saltos Monge** para que proceda a su presentación para la revisión de los miembros del tribunal de sustentación.

ATENTAMENTE,

**Mgtr Jhonny Jaramillo**

**Tutor(a)**

## ANEXO N°16

**CERTIFICADO DE APROBACIÓN DEL TUTOR PARA LA PRESENTACIÓN DEL  
TRABAJO DE TITULACIÓN CON INCORPORACIÓN DE LAS OBSERVACIONES  
DE LOS MIEMBROS DEL TRIBUNAL**

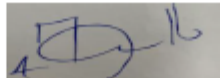
Samborondón, 08 de Noviembre de 2022

Magíster  
Ec. Gino Cornejo, MBA  
Decano(a) de la Facultad  
Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales  
Universidad Tecnológica ECOTEC

De mis consideraciones:

Por medio de la presente comunico a usted que el trabajo de titulación TITULADO: **Análisis de la variación en los precios de los fletes marítimos de China a Ecuador de 2020 a 2022 y su impacto en el sector logístico importador ecuatoriano según su modalidad PROYECTO DE INVESTIGACIÓN**; fue revisado y se deja constancia que el estudiante acogió e incorporó todas las observaciones realizadas por los miembros del tribunal de sustentación por lo que se autoriza a: **Salto Monge Mario Andrés**, para que proceda a la presentación del trabajo de titulación para la revisión de los miembros del tribunal de sustentación y posterior sustentación.

ATENTAMENTE,



Mgtr Jhonny Jaramillo

Tutor(a)

## Certificado de Coincidencias de Plagio



ANEXO N°15

### CERTIFICADO DEL PORCENTAJE DE COINCIDENCIAS

Habiendo sido nombrado **Jhonny Alfredo Jaramillo Chiriboga**, tutor del trabajo de titulación " Análisis de la variación en los precios de los fletes marítimos de China a Ecuador de 2020 a 2022 y su impacto en el sector logístico importador ecuatoriano" elaborado por **Mario Andrés Saltos Monge** con mi respectiva supervisión como requerimiento parcial para la obtención del título de **Ingeniero en Administración de empresas con énfasis en negocios internaciones**.

Se informa que el mismo ha resultado tener un porcentaje de coincidencias (1%) mismo que se puede verificar en el siguiente link: <https://secure.arkund.com/view/138997247-525777-273042> Adicional se adjunta print de pantalla de dicho resultado.



#### Document Information

|                   |  |
|-------------------|--|
| Analyzed document | Trabajo de titulación final Mario Presentación 1.docx (D585745483) |
| Submitted         | 10/6/2022 6:37:00 PM   |
| Submitted by      | Mgr.Jhonny Jaramillo   |
| Submitter email   | jaramillo@ecotec.edu.ec  |
| Similarity        | 1%   |
| Analyst address   | jhojaramillo.ecotec@analysis.arkund.com                            |

**FIRMA DEL TUTOR**

**Jhonny Alfredo Jaramillo Chiriboga**

## Resumen

La investigación tiene como fin analizar la variación de los precios de los fletes marítimos de China a Ecuador de 2020 a 2022 y su incidencia en el sector logístico importador ecuatoriano indicando teorías relacionadas al comercio exterior que sirven de guía para entender el impacto que causa la subida de precio de un bien o servicio en la economía.

Posteriormente se define la metodología a seguir que se basa en el uso de información cuantitativa y cualitativa como entrevistas a expertos y el análisis de datos estadísticos que permiten conocer el impacto en términos monetarios de la subida del flete marítimo de China a Ecuador en el sector importador en general y teniendo de ejemplo a la industria textil.

La entrevista y el análisis estadísticos evidencia que el aumento de los precios causó una reducción en la adquisición de bienes y servicios debido a que las importaciones en 2020 disminuyeron en 3.947 millones de dólares lo que corresponde a una reducción del 12,23%, mientras que en 2021 los precios tienen un aumento significativo a causa de la crisis de contenedores, pero por la reactivación económica, las empresas importadoras se ven obligadas a comprar para producir y vender, por lo cual las importaciones aumentaron.

Con la finalidad de ayudar al sector importador se plantearon una serie de estrategias que buscan reducir los costos de la importación de bienes de capital materia prima, insumos y productos lo que permitiría tener un mayor retorno de la inversión.

**Palabras claves:** Importaciones, China, Flete marítimo, Comercio exterior

## **Abstract**

The purpose of the research is to analyze the variation in the prices of maritime freight from China to Ecuador from 2020 to 2022 and its impact on the Ecuadorian import logistics sector, indicating theories related to foreign trade that serve as a guide to understand the impact caused by the price increase of a good or service in the economy.

Subsequently, the methodology to be followed is defined, which is based on the use of quantitative and qualitative information such as interviews with experts and the analysis of statistical data that allows knowing the impact in monetary terms of the increase in maritime freight from China to Ecuador in the import sector in general and taking the textile industry as an example.

The interview and statistical analysis show that the increase in prices caused a reduction in the acquisition of goods and services due to the fact that imports in 2020 decreased by 3,947 million dollars, which corresponds to a reduction of 12.23%, while in 2021, prices have a significant increase due to the container crisis, but due to the economic reactivation, importing companies are forced to buy to produce and sell, for which imports increased.

In order to help the importing sector, a series of strategies were proposed that seek to reduce the costs of importing capital goods, raw materials, supplies and products, which would allow a greater return on investment.

Keywords: Imports, China, Maritime freight, foreign trade

## Índice

|  |    |
|--|----|
| Introducción .....   | 10 |
| Antecedentes .....   | 11 |
| Planteamiento del problema.....  | 12 |
| Objetivos de la investigación .....  | 14 |
| Justificación de la investigación .....                                      | 14 |
| Ideas a defender .....   | 15 |
| Marco Teórico Capítulo 1 .....   | 16 |
| Teoría del comercio internacional .....                                      | 17 |
| Teoría de internalización .....  | 18 |
| Teoría de la empresa .....   | 18 |
| Teoría de libre empresa .....  | 19 |
| Teoría de la demanda .....   | 20 |
| Teoría de la demanda recíproca .....   | 21 |
| Teoría de la demanda representativa.....                                     | 21 |
| Metodología del Proceso de Investigación Capítulo 2 .....                    | 23 |
| Enfoque de la investigación .....  | 24 |
| Tipo de investigación .....  | 24 |
| El universo y muestra de la investigación.....                               | 24 |
| Métodos empleados.....   | 25 |
| Procesamiento y análisis de la información.....                              | 25 |
| Análisis e Interpretación de Resultados de la Investigación Capítulo 3 ..... | 27 |
| Análisis situacional.....  | 28 |



|  |    |
|--|----|
| PEST .....                               | 28 |
| Cinco Fuerzas de Porter .....            | 33 |
| Análisis de datos estadísticos .....     | 35 |
| Análisis de entrevistas a expertos ..... | 47 |
| Propuesta Capítulo 4 .....               | 49 |
| Conclusiones .....                       | 55 |
| Recomendaciones .....                    | 56 |
| Referencias y Bibliografía .....         | 58 |

## Introducción

Según Carballo y Volpe (2020) la pandemia causada por el Covid 19 produjo una serie de impactos debido a que las relaciones comerciales fueron un poco complejas por el cierre de las fronteras y restricciones que cada país imponía de forma nacional e internacional, lo que limitó las negociaciones.

De acuerdo al Viceministerio de Comercio Exterior (2020) el sector manufacturero importa el 46% de la materia prima que utiliza para su producción, por lo cual esta industria tuvo una fuerte afectación por el cierre del comercio por causa del Covid 19.

Coto y otros (2022) mencionaron que las empresas de todo el mundo incluyendo las ecuatorianas se han visto obligadas a adaptarse e incluso reinventarse, debido a que se vieron fuertemente afectadas en los costos de producción y la cadena suministro por las restricciones inesperadas al comercio mundial durante el confinamiento, caracterizado por el cierre de industrias, puertos, aeropuertos y fronteras, lo que impidió el movimiento de mercancías para proveer diferentes mercados. Ante el exceso de demanda de productos, principalmente de Asia, y la alta demanda de materias primas e insumos cuando se reabre el comercio, se ha generado una crisis logística global, culminando en un colapso en el suministro de los contenedores existentes. Antes de la pandemia el valor promedio de un flete entre Asia y Latinoamérica era de \$2500 mientras que en la actualidad se estima un valor promedio de \$12000, lo que conlleva a un incremento del 380% del precio por lo cual se estima que el 50% de las empresas tuvieron aumentos significativos en sus costos de operación.

Según la página estadística de Trademap, en 2019 año considerado prepandemia Ecuador importó del mundo 22.393 millones de dólares mientras que en 2020 la importación fue de 17.803 millones teniendo una reducción porcentual de 20,50%, mientras que en 2021 las importaciones fueron de 25.719 superando los niveles

prepandemia, teniendo un crecimiento del 44,46% en relación a 2021, esto se debe a que el sector logístico ecuatoriano tuvo mayor acceso a diferentes puertos del mundo por la liberación de las restricciones impuestas por los distintos países del mundo como medida para salvaguardar su integridad, por ende el 2021 es un año de recuperación.

### **Antecedentes**

La Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) (2020) en su estudio de Logística internacional postpandemia relacionado al análisis de las industrias aérea y de transporte marítimo de contenedores destacó lo siguiente:

El objetivo de este estudio es analizar la situación del transporte aéreo de cargas y pasajeros en el mundo, y del transporte marítimo de contenedores, con énfasis en la región de América Latina y el Caribe, desde el brote infeccioso del coronavirus en adelante, con el objetivo de detectar posibles factores a tomar en cuenta para el escenario postpandemia. Para ello se revisa, en ambas industrias, el impacto generado por la pandemia, los efectos de tipo financiero sobre las compañías y la reacción del mercado y la acción pública, con el fin de extraer de dicho análisis algunas conclusiones sobre los efectos que podrían permanecer después de la pandemia.

Del estudio antes mencionado se destacan los siguientes hallazgos significativos para la investigación a realizar:

América Latina y el Caribe fue la región más afectada, en los primeros cinco meses del 2020 tuvo una contracción del 27,4% de sus importaciones si compara con el mismo tiempo de 2019, lo que ocasionó la interrupción de actividades productivas relacionadas a la construcción, la elaboración de combustibles y el turismo, por la reducción de la demanda. En 2020 se proyectó que las importaciones de la región se contraerán un 25% mientras que las exportaciones será un 23%.

El descenso de las importaciones manifiesta la reducción del consumo de bienes en la zona, pero también corresponde a la deterioro de las capacidades industriales nacionales con un mínimo importación de los materias primas esenciales para fabricar, consumir o reexportar.

### **Planteamiento del problema**

De acuerdo Trademap Ecuador en el año 2019 importó de China 4.497 millones de dólares mientras que en 2020 en el año de la pandemia el valor se redujo a 3.947 millones de dólares lo que corresponde a una reducción del 12,23%, mientras que en 2021 las importaciones superaron niveles pre pandemia debido a la “nueva normalidad” y el retiro de las restricciones que impusieron los diversos países del mundo para proteger a su población del contagio, el monto importado en 2021 fue de 6.040 teniendo un incremento del 34,31% en relación a 2019 y un 53,03% con el año 2020.

Si se mantienen las tarifas de los fletes en 2021 se prevé que para 2023, los precios mundiales al consumidor aumentarían un 1,5%. Ese incremento alcanzaría el 7,5% para los pequeños Estados insulares en desarrollo y sería del 2,2% en las naciones menos adelantadas (Organización de Naciones Unidas , 2021).

El crecimiento de los montos a pagar por los fletes afecta a los empresarios exportadores, importadores y a los consumidores en todo el país, por lo cual el Estado ecuatoriano el 29 de noviembre del 2021 implementó la eliminación total del costo del flete en la base imponible para el cálculo de los derechos arancelarios. Es decir, las importaciones pagarán menos aranceles e impuestos al ingresar al país con la finalidad de reducir los costos para el sector productivo y las familias ecuatorianas (Ministerio de Producción Comercio Exterior Inversiones y Pesca, 2021).

Por lo antes expuesto, se corrobora la afectación del sector importador con base a la noticia de Diario El Comercio (2022) que indica que el sector importador ecuatoriano se ha visto afectado por el aumento en el costo de fletes que ha derivado en la escasez

y encarecimiento de materias primas para la fabricación de cartón y plásticos (que se usan dentro de la cadena de valor de los sectores agro productivos) y en el incremento de precios en fertilizantes, entre otros recursos esenciales para el sector industrial, lo que conlleva a la reducción de las exportaciones debido a la falta de materia prima relacionada al empaque de los productos y el precio de los fletes.

El aumento del precio del transporte de la mercadería también es causado por la crisis de los contenedores que se basa en la falta de buques en operación, el cierre intermitente de puertos por el Covid 19, la escasez de contenedores y el congestionamiento de puertos (Orozco, 2022).

De acuerdo a Tamayo (2022) en la actualidad continúan subiendo los precios a causa de la pandemia y de la guerra entre Rusia y Ucrania, afectando la cadena global de suministro, es decir que los precios llevan tres años incrementando su valor, un ejemplo de esto es el precio medio de un contenedor de 40 pies que ha cuadruplicado su valor desde la pandemia pasando de \$1.732 a en enero del 2020 a \$8.042 en abril del 2022 teniendo de referencia el tramo de China a Estados Unidos.

Ecuador fue afectada por el aumento de los precios de los fletes marítimos de China que es el principal proveedor de materias primas del mundo y de otros países, limitando las importaciones por el aumento del costo de la mercancía y sus derechos aduaneros que incrementaron significativamente debido a que el costo del flete, es parte del cálculo de este tributo.

Por lo expuesto se plantea realizar un análisis macro económico de las importaciones del sector textil, lo que permitiría corroborar el impacto del aumento de los fletes de contenedores de China a Ecuador, evaluando varias variables económicas enfocado a aun sector en específico que permitiría tener una idea del impacto que pudieron sufrir los otros sectores económicos ecuatorianos.

## **Objetivos de la investigación**

El Objetivo General de la investigación es: Analizar el impacto en las importaciones a Ecuador debido a la variación de los fletes marítimos en la época de Covid de 2020-2022.

Los objetivos específicos de la investigación son:

1. Realizar un análisis situacional del sector logístico ecuatoriano durante y después del Covid 19, lo que permitiría conocer el impacto positivo y negativo de la pandemia a nivel nacional con énfasis en el sector logístico.
2. Analizar el aumento del precio de los fletes marítimos realizado por las empresas navieras durante y después del Covid 19, para observar la incidencia del aumento de los precios en los indicadores económicos del país, teniendo de referencia el sector textil ecuatoriano.
3. Establecer estrategias potenciales que permitan reducir el impacto del aumento de los precios de los fletes de China a Ecuador, con el objetivo de proporcionar al importador mecanismos que le permitan importar materia prima o productos para vender sin sacrificar su ganancia por el pago de los lotes e impuestos aduaneros.

## **Justificación de la investigación**

La investigación es significativa y se realiza con la finalidad de plantear soluciones eficientes y oportunas para el sector importador ecuatoriano que se ha visto afectado a causa de la pandemia provocada por el virus del Covid 19, este estudio permitirá identificar los factores que causaron el aumento en los precios de los fletes, lo que conlleva a la reducción de las importaciones y exportaciones, ocasionando fuertes impactos comerciales en diferentes sectores económicos y en las familias ecuatorianas por el incremento de los precios de determinados bienes y servicios.

Para esto es fundamental realizar un análisis integral del sector logístico ecuatoriano con un mayor énfasis en el sector naviero que es el encargado de efectuar los fletes marítimos esto permite comprender las causas del encarecimiento de los fletes y se puede plantear estrategias que conlleven a crear alianzas con operadores logísticos de China que permitan ofrecer precios competitivos a los empresarios ecuatorianos.

Es esencial indicar que aumento del comercio genera empleos de manera directa además de puestos indirectos por la contratación de servicios externos, también una mayor ganancia para el Estado por el incremento del pago de los tributos, rubro que se utiliza para el financiamiento de diversas obras públicas como infraestructura vial, salud, educación, seguridad, telecomunicaciones, entre otras.

De manera adicional el análisis del impacto del precio de los fletes permitiría aplicar los conocimientos adquiridos en la carrera y ponerlos en práctica en una situación real que se vive en el campo empresarial como lo es reinventarse en tiempos de crisis además puede ser fuente de información para investigaciones futuras.

Por lo antes expuesto se destaca que la realización de la presente investigación permite estudiar como impacta el aumento de un servicio a la economía nacional y las estrategias que se pueden implementar para evitar la reducción de las ventas por el encarecimiento de las materias primas o producto final del sector logístico importador.

### **Ideas a defender**

La presente investigación busca defender las siguientes ideas:

- ¿El aumento de los precios de los fletes marítimos de China a Ecuador afectó al sector importador logístico de 2020 a 2022?
- ¿Los impactos ocasionados por el aumento de los fletes marítimos se mantendrán altos por la crisis de contenedores?
- ¿El aumento de los fletes marítimos ocasiona la reducción de las ventas de los sectores importadores?

# **Marco Teórico**

## **Capítulo 1**



La investigación a realizar se sustenta en las siguientes teorías económicas que se relacionan al comercio internacional y las empresas.

### **Teoría del comercio internacional**

Esta teoría se relaciona con el intercambio de bienes que se efectúa entre los habitantes de dos o más naciones, dando así origen a las salidas de mercaderías de un país y entrada de mercancías procedentes de otro país. (Alvarado & Degado, 2022)

El mercantilismo es una escuela de pensamiento económico que explica que la razón principal de la prosperidad de las naciones es la expansión del comercio exterior. En ese momento, se creía que la riqueza se ganaba debido a una posición positiva en el comercio, es decir, las exportaciones eran mayores que las importaciones. Bajo esta idea básica de mercantilismo, se fortalece el proteccionismo y el papel del Estado en la economía, pues el desarrollo de la estructura productiva y la protección del mercado nacional fortalecerá el sector exportador. (Banco Central del Ecuador, 2016)

Según Jiménez y Lahura (1998) la teoría económica del comercio internacional, se basa en dos razones por las que se produce el comercio entre países. La primera razón es que los países pueden mercadear porque difieren entre sí (en tecnología, calidades o gustos), y cada país puede producir y beneficiarse de ese comercio si vende. Hago lo mejor que puedo relativamente. La segunda razón es que los países comercian para beneficiarse de las economías de escala en la producción (aumento de los ingresos con la escala). Si cada país produce un número limitado de productos básicos, puede producirlos mejor y en mayor escala. Por lo tanto, venden el excedente de lo que producen y adquieren lo que no fabrican. Lo que se evidencia en el mundo real es que ambas razones exponen la existencia de la transacción comercial también conocida como comercio.

## **Teoría de internalización**

De acuerdo a Nunes (2017) las empresas efectúan interiormente negociaciones que el mercado ejecuta de manera menos eficiente (es decir, explotan las oportunidades creadas por los mercados imperfectos). Estas compañías tienen un conjunto de capacidades diferenciadas, denominadas factores específicos que les certifican supremacía de cara a la competencia. Según esta teoría, cuando la internalización de las operaciones ocurre más allá de las fronteras, estamos ante un suceso de internacionalización, del cual trascienden multinacionales.

Según Burckley y Casson (1976) indicaron que esta teoría estudia los procesos intrínsecos de cesión de datos que efectúan las empresas. Así, se examinan características de porqué las transacciones de bienes intermedios entre naciones, como el *knowhow* de la compañía, se establecen por jerarquías en vez de por impulsos del mercado. En este aspecto, se trazan dos situaciones para que una asociación se pueda situar en otro país: en primer lugar, la coexistencia de una ventaja competitiva; en segundo lugar, realizar actividades que sean más eficientes que venderlas o cederlas a otras compañías situadas en el país de destino de la empresa.

De acuerdo a Aranda y Montoya (2006) mencionaron lo siguiente sobre la teoría de la internalización:

La empresa y el mercado constituyen métodos alternativos de organizar la producción y se establece que los costos de mercado o de transacción son aquellos costos que están presentes en la negociación y realización de los contratos (cesión de los derechos de propiedad de las mercancías) que tienen lugar en el mercado para cada operación de intercambio.

## **Teoría de la empresa**

Westreicher (2020) indicó que la teoría de la empresa tiene como objetivo proporcionar respuestas a un conjunto de argumentos en torno a las compañías. Por ende, busca

entender la razón por la cual se crean las empresas, cómo estas se desarrollan en el tiempo, cómo sistematizan los factores productivos, cómo tratan de conocer su frontera en cuanto a tamaño y crecimiento, entre otros aspectos.

Las personas no son consumidores si no un grupo fuerte de preferencias maximizadas; la compañía se establece a partir de las curvas de costos y de demandas, y de los actores económicos vendiendo bienes y servicios sin comenzar un marco institucional determinado. (Alvarado & Degado, 2022)

Según García (2021) la teoría de la empresa se caracteriza por:

Interpretar a la empresa y a su dimensión desde el punto de vista técnico. En esta interpretación se acepta que existe una información perfecta, y que los costes de transacción son igual a cero. Las estructuras de capital no desempeñan un papel decisivo. En este sentido, autores destacados de la teoría neoclásica de la empresa, como Henderson y Quant, señalan que la empresa es "... una unidad técnica en la que se producen bienes. El empresario (propietario y manager) decide qué bienes y en qué cantidad produce. Percibe los beneficios y soporta las pérdidas que resultan de su decisión"

### **Teoría de libre empresa**

De acuerdo a Westreicher (2020) la teoría de la libre empresa se relaciona con que:

Los ciudadanos son capaces de desarrollar sin mayor impedimento cualquier actividad económica. Esto, de forma individual o colectiva. Es decir, la libertad de empresa se define como el derecho a emprender un negocio sin trabas del gobierno. Dicha atribución se puede ejercer por parte de una persona o grupo asociado.

La teoría de la libre empresa se basa en que la actividad económica individual se resolverá por la fabricación o el dispendio de los bienes que el precio haga más

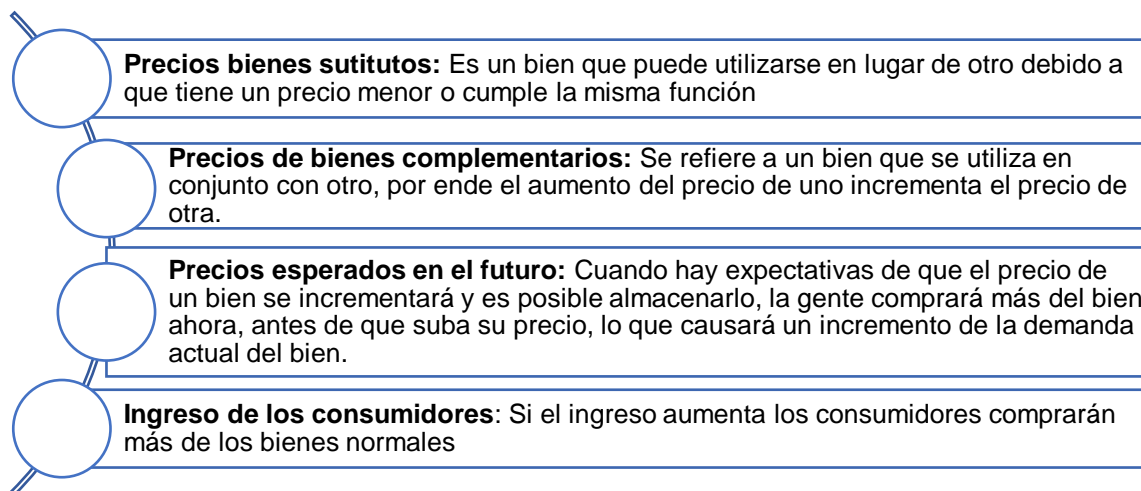
atrayentes, sin obstrucciones del Estado o de asociaciones de grandes intereses que imposibiliten el funcionamiento del mercado libre. (Galán, 2015)

Según Navarro (2021) la teoría de la libre empresa se basa en:

La libre competencia es la mejor manera de que la economía funcione, alegando que la intervención pública solo generaría distorsiones. Evidentemente el sistema de mercado tiene sus problemas, pero Adam Smith decía que las leyes del mercado generarían soluciones gracias a lo que llamó “mano invisible” del sistema. A pesar de que fue un defensor de la no intervención de los gobiernos en los mercados, sí creía que debía existir un Estado, pero solo ocupado en tareas como la defensa o la justicia.

## Teoría de la demanda

Astudillo (2012) indicó que la teoría de la demanda se relaciona con que la cantidad demandada varía de forma inversa con el precio, es decir que, si el precio de un bien o servicio aumenta, la cantidad demandada disminuye, por lo cual los consumidores deben replantear sus compras o buscar sustituir su compra por bienes y servicios más económicos.



**Figura 1 Factores que influyen en la demanda**

Fuente: Astudillo (2012)

Elaborado por: Mario Saltos (2022)

## **Teoría de la demanda recíproca**

La teoría de la demanda recíproca se relaciona con que los bienes de una nación se suplen por los de otros países a los valores que se determinan para que la sumatoria de sus exportaciones consigan solventar la cuantía de sus importaciones. El valor de una mercadería se ajusta por sí mismo de modo que demanda y oferta se igualan. (Magaña, 2016)

López (2019) indicó lo siguiente sobre la teoría de la demanda recíproca

En una economía los costes de producción de un bien, resultan menores que los costos de producción de ese mismo bien en otra economía, la existencia de una demanda mayor que la capacidad de producción u oferta de ese bien en el primer país podría impedir que dicho bien se exportase o incluso, podría ocurrir que se importasen unidades de la economía que lo producía con costes mayores, siempre y cuando la demanda de ese bien, en este segundo caso, fuese menor que la cantidad producida. En otras palabras, las demandas recíprocas de un mismo bien por parte de las economías de dos o más países determinaban si dicho bien se intercambiaba y lo que es tan importante como lo anterior, a qué precio se intercambiaba.

## **Teoría de la demanda representativa**

El comercio internacional de bienes manufacturados será más intensivo entre los países con un ingreso per cápita similar en comparación con las naciones que cuentan con un nivel de ingreso per cápita diferente (Canales, Ovando, & Munguía, 2016).

La teoría se basa en las semejanzas en ingresos y gastos en ciertas naciones con altos niveles de intercambio mercantil. En el caso del comercio de bienes primarios, se especifica que el comercio internacional se basa en la ventaja comparativa procedente de diversas dotaciones de factores; en el caso de los productos manufacturados, la

ventaja comparativa se expone por la jerarquía de la demanda interna y las exportaciones de productos. (Guevara & Jarrín, 2011)

De acuerdo a Burgos (2017) esta teoría tiene como fin:

Explicar la existencia e intensidad del comercio entre países con estructuras de demanda similares y referido a bienes diferenciales unos de otros. Especialmente se centra en el comercio el cual este fuertemente influenciado a la existencia de ventajas comparativas, diferenciando entre productos primarios y secundarios. Los productos primarios tienen como origen de las ventajas comparativas en las dotaciones factoriales del país mientras que en los secundarios se encuentra en la demanda interna o representativa de los bienes. De esto se puede extraer que un bien será candidato a exportarse si el mismo tiene una fuerte demanda interna dentro del mercado de origen y así la exportación aparece como una prolongación de las ventas en el mercado nacional.

# **Metodología del Proceso de Investigación Capítulo 2**

## **Enfoque de la investigación**

Este será mixto debido a que utiliza datos cuantitativos y cualitativos, dentro de la información cuantitativa a analizar se encuentra el uso de datos estadísticos que permitirán comprobar la hipótesis. Mientras que es cualitativo debido a que busca precisar las cualidades de algún fenómeno de interés por medio de datos no numéricos que busca establecer una teoría.

## **Tipo de investigación**

Es descriptiva debido a que tiene como finalidad especificar características importantes sobre un tema de estudio como el aumento de los fletes marítimos de China a Ecuador, lo que impacta a la economía del país por la reducción de las importaciones que conlleva a una menor venta de productos por parte de las empresas comerciales e industriales, reduciendo su ganancia por lo cual se deben efectuar reducción de costos y gastos, teniendo como principal rubro a recortar el personal, pero también puede considerarse exploratoria debido a que busca conocer información sobre aspectos no estudiados.

## **El universo y muestra de la investigación**

Se basa en el análisis del precio de los fletes marítimos de China de 2020 a 2022 y su impacto en las importaciones realizadas a nivel nacional y del sector textil para poder conocer la incidencia de este aumento en la economía de las empresas textiles importadoras de materia prima o productos terminados.

Los datos del precio de los fletes marítimos de China a Ecuador serán otorgados por una empresa con un nivel de facturación alto dedicada a dar soluciones logísticas que por temas de confidencialidad solicitó que su nombre no sea mencionado en la realización del proyecto de estudio.



Mientras que los datos relacionados a los montos monetarios y la cantidad importada a nivel nacional de China y de productos textiles será obtenida de la base de datos de Comercio Exterior del Banco Central del Ecuador o de Trademap.

Por lo antes expuesto se evidencia que el universo serían las importaciones ecuatorianas de China de 2020 a 2022 y el análisis a detalle de las importaciones del sector textil ecuatoriano con origen en China de los mismos años, es decir que no se analizará una muestra debido a que se necesita entender el comportamiento del todo y no de sus partes.

**Tabla 1**

**Definición y comportamiento de las principales categorías incluidas en el estudio**

| <b>Categorías</b> | <b>Conceptualización</b>  | <b>Indicadores</b>                         | <b>Instrumentos</b>  |
|-------------------|---|--|--|
| Precio fletes     | Es el valor monetario del flete marítimo sea de 20 o 40 pies                    | Valor en dólares                           | Datos estadísticos proporcionado por operador logístico          |
| Importaciones     | Valor en términos FOB y en cantidad de las importaciones efectuadas desde China | Valor en dólares en términos FOB Toneladas | Datos proporcionados por el Banco Central del Ecuador y Trademap |
| Ventas            | Rubro de ventas del sector textil   | Valor en dólares                           | Valor proporcionado por el Servicio de Rentas Internas           |

Elaborado por: Mario Saltos (2022)

**Métodos empleados**

Dentro de los métodos de análisis para la investigación se encuentra la entrevista a expertos en el tema de estudio lo que permita conocer información relevante sobre el suceso analizado, también se utilizará el análisis de datos estadísticos que permite tener una comprensión más amplia de los datos e interpretar de mejor forma el hecho de estudio.

**Procesamiento y análisis de la información**

Se basa en la presentación de la información por medio de gráficos, tablas y figuras que permitan comprender de forma más fácil y visual los datos analizados del tema de estudio.

A continuación, se presenta el cuestionario de la entrevista a realizar a expertos en el área logística que permitirá ampliar la información obtenida de los datos estadísticos teniendo una mejor interpretación de estos, se entrevistará a dos expertos.

Nombre del experto:

1. ¿Cuál es su experiencia en el sector logístico?
2. ¿Cuáles son las tendencias actuales en el sector logístico?
3. ¿Cuáles son sus perspectivas sobre el sector logístico nacional?
4. Durante la pandemia como reaccionaron los importadores ante la subida de los fletes marítimos.
5. Con base en la información de su empresa las importaciones del sector textil aumentaron o disminuyeron
6. Cree que los precios de los fletes marítimos volverán a sus valores antes de pandemia
7. ¿Qué alternativas se pueden plantear para que los importadores no se vean afectados por el precio de los fletes marítimos?

**Análisis e  
Interpretación de  
Resultados de la  
Investigación  
Capítulo 3**

## **Análisis situacional**

El análisis situacional se realiza a nivel macro es decir se presenta información del impacto positivo y negativo causado de 2020 a 2022 en el país por diversas variables de análisis y su incidencia a nivel micro en el sector logístico nacional.

### **PEST**

A nivel político en 2021 asume la presidencia el binomio de derecha Lasso- Borrero, que dentro de su plan de campaña, presentaron una serie de propuestas que buscan la reactivación económica del país impulsado con la ayuda del sector privado.

Dentro de las medidas más significativas fue lograr vacunar a 7 millones de ecuatorianos en 90 días lo que permitió acelerar la reactivación económica debido a que se redujeron las restricciones impulsando el comercio de todos los sectores económicos.

En 2022 la empresa Contecon Guayaquil S.A (2022), que es la encargada del puerto comercial de Guayaquil, que moviliza el 80% del tránsito del país, amplió la inversión de la nueva concesión firmada en 2020 hasta 2046, aumentando cuatro millones a la inversión sugerida de 18 millones en 2020, con el objetivo de fomentar el desarrollo del comercio exterior cumpliendo con la premisa de ser “La puerta de Ecuador al Mundo”, lo que beneficia al sector logístico por el aumento del tránsito de contenedores por la ampliación de la capacidad portuaria.

Una de las medidas que se buscan implementar es la firma de acuerdos comerciales con 10 países hasta 2025, entre estos se encuentran Estados Unidos, China , Japón, Rusia, México y otros lo que permitiría impulsar el comercio, al facilitar la importación y exportación de diversos productos, lo cual sería beneficioso para el sector logístico debido a que aumentarían sus ingresos debido a que se espera un aumento de las exportaciones de 5.000 millones de dólares. (Diario El Comercio , 2022)

Por lo antes expuesto a nivel político se han tomado decisiones que han beneficiado al sector logístico ecuatoriano impulsando la reactivación económica de la nación, lo que permite mejorar la calidad de vida de los habitantes.

En términos económicos se presenta la información de los principales indicadores económicos de 2020 a 2022, para poder conocer la situación del país y su afectación por el Covid.

**Tabla 2**

**Indicadores económicos de 2020 a 2022**

| <b>Indicador</b>                          | <b>2020</b>                | <b>2021</b>                 | <b>2022</b>  |
|---|----------------------------|-----------------------------|--|
| Producto Interno Bruto                    | 98.808 millones de dólares | 106.166 millones de dólares | 113.783 millones de dólares                          |
| Valor Agregado Bruto del sector logístico | 6.718 millones de dólares  | 7.888 millones de dólares   | 6.768 millones de dólares                            |
| Relación VAB / PIB                        | 6,80%                      | 7,43%                       | 5,95%  |
| Deuda pública                             | 63.165 millones de dólares | 62.205 millones de dólares  | 62.855 millones de dólares con corte a Julio de 2022 |
| Relación deuda/ PIB                       | 63,93%                     | 58,59%                      | 55,24%   |
| Balanza Comercial                         | 2.423 millones de dólares  | 549 millones de dólares     | - 623 millones de dólares                            |
| Ventas sector logístico                   | 5.276 millones de dólares  | 6.642 millones de dólares   | -  |

Fuente: Banco Central del Ecuador (2022) y Servicio de Rentas Internas (2022)

Elaborado por: Mario Saltos (2022)

De acuerdo a la tabla 2 se observa que el PIB ha crecido un 7,45% en 2021 con relación a 2020 y se espera un crecimiento del 7,17% para 2022 con base a 2021, por lo cual se puede inferir que las estrategias del Gobierno para reactivar la economía han generado beneficios económicos, esto impulsado por el precio del barril de petróleo que esta al alza y ha permitido que la balanza comercial se mantenga positiva.

El VAB del sector logístico que corresponde a las actividades de Transporte y almacenamiento codificadas con la letra H según la Clasificación Internacional Industrial Uniforme, incrementó en 2021 pero se espera una reducción en 2022 esto debido a que el paro nacional redujo el comercio y las externalidades como el conflicto

entre Rusia y Ucrania han encarecido determinados insumos por lo cual en 2022 se espera una menor participación de esta actividad económica para los ingresos de la nación.

La deuda pública en 2021 se redujo debido al plan de reducir la relación deuda / PIB al 57% hasta 2025 debido a que este porcentaje debe ser del 40% de acuerdo a lo expuesto en la ley pero por la pandemia se solicitó financiamiento para poder solventar la emergencia sanitaria, en 2022 por el encarecimiento de los derivados del petróleo y el fallo del Gobierno del aumento del precio de estos causó un paro nacional que conllevó a pérdidas económicas significativas, y a la negociación de nueva deuda para poder subsidiar parte del aumento del precio de los derivados del petróleo .

La balanza comercial en 2020 y 2021 presento un superávit impulsado por el sector petrolero que genera beneficios económicos para la nación debido a que el cambio de la matriz productiva que busca impulsar la industria aún está en una etapa de crecimiento, se espera que en 2022 la balanza comercial sea negativa debido a que la industria demandará más materia prima, insumos, bienes de capital y otros productos para poder producir y vender.

Si se compara el VAB del sector logístico con las ventas reportadas ante el Servicio de Rentas Internas se observa que estas son menores al VAB, por ende hay ingresos que no han sido reportados o de empresas que poseen varias actividades económicas y no tienen como principal actividad la relacionada al transporte y almacenamiento por lo cual existen esas diferencias, debido a que 2022 está en curso no se tiene información de las ventas de este año.

Por lo expuesto a nivel económico, se evidencia una recuperación y aumento de la economía nacional además de identificar que el sector logístico, es una actividad que genera una aportación significativa para el Estado.

A nivel social es importante analizar el crecimiento poblacional , el ingreso per cápita, el salario básico por mes y la tasa de desempleo, lo que permitirá conocer la calidad de vida de los habitantes de Ecuador.

**Tabla 3**

**Indicadores sociales de 2020 a 2022**

| <b>Indicador</b>   | <b>2020</b> | <b>2021</b> | <b>2022</b>                 |
|--------------------|-------------|-------------|-----------------------------|
| Población          | 17.510.643  | 17.751.277  | 17.989.912                  |
| Ingreso per cápita | \$ 5.648,45 | \$ 5.980,75 | \$ 6.324,82                 |
| Salario Básico     | \$ 400      | \$ 400      | \$ 425                      |
| Ingreso anual      | \$ 5.600    | \$ 5.600    | \$ 5.950                    |
| Tasa de desempleo  | -           | 5,2%        | 4,35% promedio hasta Agosto |

Fuente: Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (2022)

Elaborado por: Mario Saltos (2022)

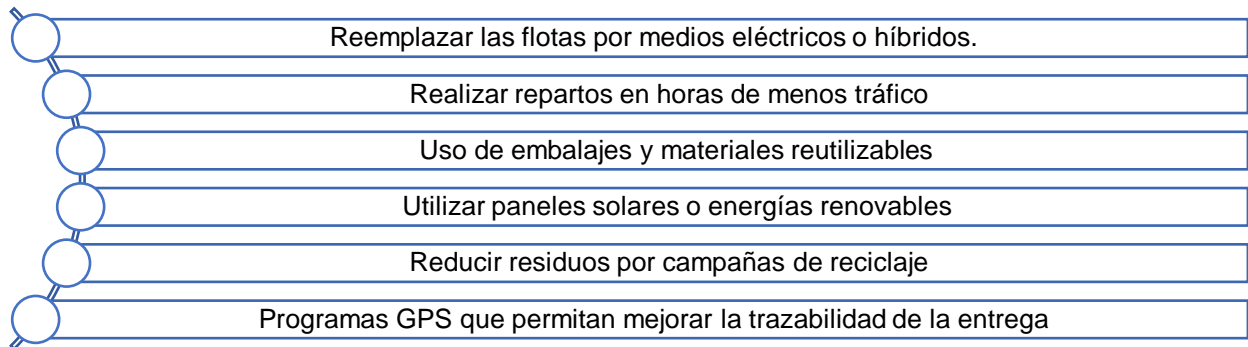
La población de Ecuador se mantiene en crecimiento con una tasa promedio de 1,36% debido a que el PIB aumenta año a año, por ende el ingreso por persona aumenta pero este es menor al ingreso anual que tendría una persona que gana el salario básico conociendo que en Ecuador se pagan 14 remuneraciones, el ingreso anual es bruto a este valor se le debe restar las aportaciones al seguro social, lo que reduce el ingreso lo que indica que existe desigualdad en el país.

En 2020 no se proporcionó una tasa de desempleo anual debido a que en el período comprendido de abril a agosto de este año, el levantamiento de información fue telefónico y no proporcionó los datos suficientes para conocer el desempleo, pero hasta agosto del 2022 se tiene que en promedio el desempleo en el país es del 4,35% de la población, teniendo una reducción significativa con 2021, lo que confirma que hay una reactivación económica vigente, que está generando beneficios sociales.

No se proporciona datos del sector logístico debido a que no hay estadísticas relacionadas a los sectores actualizadas sólo hay información de 2020, por ende no se puede realizar un análisis integral.

En el ámbito tecnológico el sector logístico busca reducir su impacto ambiental debido a que el transporte aéreo y terrestre son uno de los mayores contaminantes en el mundo por la cantidad de emisión de gases invernaderos que generan se atribuye que el sector logístico genera el 10% de las emisiones mundiales, por lo cual se ha impulsado una logística verde.

Se conoce como logística verde a la actividad que busca “reducir la contaminación, hacer un uso más eficiente de los recursos y aumentar la sostenibilidad de la cadena de suministro. Esto supone modificar los procesos de la cadena logística para reducir emisiones y conseguir la transformación de estrategias y estructuras” (Monroy, 2022)



**Figura 2 Actividades relacionadas a la logística verde**

Fuente: Monroy (2022)

Elaborado por: Mario Saltos (2022)

A nivel nacional las empresas del sector logístico buscan constantemente implementar estrategias que permitan ser sustentables debido a que mejora su imagen de marca realizar actividades en beneficio del medio ambiente, un claro ejemplo de esto es la terminal portuaria Contecon que ha previsto la inversión en paneles solares para reducir su impacto ambiental y costos por una energía más limpia, además de que tiene actividades como la protección de áreas naturales.

El ser responsable con el medio ambiente contribuye a tener beneficios por reducción de costos y por reconocimiento de la marca por ser amigable por el medio ambiente, además de que es un compromiso firmado por los países fijar estrategias para reducir su huella de carbono, por ende debe impulsar los proyectos que busquen efectuarlos.



## **Cinco Fuerzas de Porter**

El uso de esta herramienta permite conocer el nivel de competitividad del sector logístico basado en cinco aspectos que son: (a) competidores actuales, (b) nuevos competidores, (c) productos sustitutos, (d) poder de negociación de los proveedores y (e) poder de negociación de los clientes.

### **Competidores actuales**

De acuerdo al sistema Saiku del Servicio de Rentas Internas en 2020 había 169.429 negocios activos dedicados a la actividad económica de transporte y almacenamiento, en 2021 incremento a 174.480, en términos porcentuales esto corresponde a un 2,98% de aumento mientras que en 2022 hay 178.709 negocios activos teniendo un crecimiento del 2,42%.

Por la cantidad de empresas que se dedican a la actividad de transporte y almacenamiento se puede indicar que la incidencia de esta fuerza es alta.

### **Nuevos competidores**

El ingreso de nuevos competidores está limitado en base a la sub actividad económica que se realiza por ende el impacto se puede considerar medio debido a que si se busca implementar nuevos puertos o terminales, esto se realiza mediante concesión es decir por medio de alianzas públicas y privadas por lo cual la incidencia en esta subactividad es baja, mientras que para constituir empresas relacionadas a operador logístico u proveedores de transportes tienen una limitación media – alta debido a que la inversión a realizar para poner un negocio que se dedique a las actividades descritas es alta por la adquisición de flotas, naves, o incluso la infraestructura a utilizar.

De manera adicional el tener un número alto de empresas activas también puede ser considerada una barrera de entrada debido a que la participación de mercado a captar es menor, por ende los resultados esperados pueden ser menor a los esperados.

## **Productos sustitutos**

No existe un servicio sustituto para el sector logístico pero si se analiza el sector marítimo se puede considerar como principal sustituto al transporte aéreo que es más rápido pero tiene un costo mayor o en casos en los que las distancias sean cortas se puede recurrir al transporte terrestre de las mercancías por ende esta fuerza tiene un impacto medio.

## **Poder de negociación de los proveedores**

El poder de negociación de los proveedores es medio - alto debido a que existe un sin número de empresas que ofertan productos o servicios que demandan las compañías del sector logístico, dependiendo de lo adquirido es el poder de negociación, un ejemplo de esto es que las navieras tienen una incidencia alta para los operadores logísticos debido a que son éstas las que ponen sus condiciones relacionadas a precio.

## **Poder de negociación de los clientes**

Los clientes tienen un poder de negociación alto debido a que tienen una amplia lista de empresas o negocios dedicados a diversas actividades logísticas que se pueden demandar tanto a nivel nacional como internacional.

Por lo expuesto el nivel de competitividad del sector logístico es medio – alto por ende las empresas de este sector para poder mantenerse en el mercado deben implementar estrategias de diferenciación que permitan captar nuevos clientes y mantener fidelizados a los actuales.

En el análisis situacional se observa que el sector logístico a tenido incidencias positivas en los factores macro y micro del sector a pesar de la crisis de contenedores que también limitó el comercio internacional.

## Análisis de datos estadísticos

El análisis de datos estadísticos permitirá comprender el impacto económico causado por el aumento de los precios de los fletes marítimos en la economía ecuatoriana con énfasis en el sector importador.

**Tabla 4**

### Precio promedio mensual de contenedores de 20 y 40 pies de 2019 a 2022

| Año             | 2019            |                 | 2020            |                 | 2021            |                 | 2022            |                 |
|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| Mes             | 20 pies         | 40 pies         | 20 pies         | 40 pies         | 20 pies         | 40 pies         | 20 pies         | 40 pies         |
| Enero           | \$ 2.003        | \$ 1.979        | \$ 1.787        | \$ 1.948        | \$ 5.392        | \$ 5.495        | \$ 7.969        | \$ 7.931        |
| Febrero         | \$ 1.749        | \$ 1.542        | \$ 1.451        | \$ 1.477        | \$ 3.607        | \$ 4.827        | \$ 7.544        | \$ 7.276        |
| Marzo           | \$ 1.263        | \$ 1.400        | \$ 1.298        | \$ 1.547        | \$ 3.611        | \$ 4.687        | \$ 7.492        | \$ 10.388       |
| Abril           | \$ 1.574        | \$ 1.802        | \$ 1.228        | \$ 1.604        | \$ 4.596        | \$ 6.138        | \$ 6.417        | \$ 8.775        |
| Mayo            | \$ 1.297        | \$ 1.404        | \$ 1.238        | \$ 1.458        | \$ 4.904        | \$ 7.525        | \$ 6.319        | \$ 6.670        |
| Junio           | \$ 1.309        | \$ 1.350        | \$ 1.296        | \$ 1.219        | \$ 4.939        | \$ 9.686        | \$ 6.082        | \$ 8.120        |
| Julio           | \$ 1.372        | \$ 1.499        | \$ 1.175        | \$ 1.260        | \$ 6.078        | \$ 9.819        | \$ 7.943        | \$ 7.756        |
| Agosto          | \$ 1.496        | \$ 1.608        | \$ 1.182        | \$ 1.220        | \$ 6.160        | \$ 7.718        | \$ 5.918        | \$ 7.694        |
| Septiembre      | \$ 1.357        | \$ 1.526        | \$ 2.340        | \$ 3.216        | \$ 7.497        | \$ 10.271       | \$ 3.995        | \$ 6.179        |
| Octubre         | \$ 1.283        | \$ 1.177        | \$ 2.183        | \$ 3.595        | \$ 6.982        | \$ 15.155       | \$ 2.786        | \$ 6.215        |
| Noviembre       | \$ 1.891        | \$ 2.249        | \$ 3.151        | \$ 3.371        | \$ 9.676        | \$ 12.080       | -               | -               |
| Diciembre       | \$ 1.625        | \$ 1.951        | \$ 3.801        | \$ 3.602        | \$ 7.859        | \$ 13.205       | -               | -               |
| <b>Promedio</b> | <b>\$ 1.518</b> | <b>\$ 1.624</b> | <b>\$ 1.844</b> | <b>\$ 2.126</b> | <b>\$ 5.942</b> | <b>\$ 8.884</b> | <b>\$ 6.246</b> | <b>\$ 7.700</b> |

Fuente: Operador Logístico (2022)

Elaborado por: Mario Saltos (2022)

La información de la tabla 4 fue proporcionada por una empresa que realiza actividades de operador logístico y tiene un nivel de 4PL, es decir que son proveedores líderes de logística o *Lead Logistics Provider*, son proveedores que asumen la gestión de toda la cadena de suministro de las empresas contratantes (más allá de solo el almacenamiento y el transporte) (Beetrack, 2020).

Los datos son valores promedios de los contenedores de 20 y 40 pies sin efectuar subclasificación por tipo de contenedor en base a las necesidades de la carga, a nivel mundial de acuerdo a la información de sus bases de datos que tienen los precios de

venta a cobrar a sus clientes teniendo de soporte la información de las navieras con las que trabajan a nivel nacional e internacional.

Con base en la tabla 4 se observa que el precio promedio anual de 2019 a 2020 aumento en \$305 para los contenedores de 20 pies mientras que para los de 40 pies el aumento fue de \$503, según la empresa que proporcionó los datos este aumento es bajo, debido a que muchas navieras no realizaron embarques y había restricciones de envío por continentes teniendo una mayor negociación con países del continente americano, por lo cual al hacer un precio promedio su impacto no es significativo.

Al comparar 2021 con 2020 se observa un aumento significativo para los contenedores de 20 pies que es de \$ 4.098 mientras que para los de 40 pies fue de \$ 6.757, de acuerdo a la empresa este aumento significativo se debe a que en 2021 se reactivó el comercio internacional y si a esto se le suma la crisis de los contenedores que se basa en el aumento de la demanda de bienes pero con una oferta limitada por las restricciones causadas por el Covid.

Y por último al efectuar el análisis de 2022 con 2021 se observa que en los contenedores de 20 pies hay un aumento de \$305 mientras que en los de 40 pies hay una reducción de \$1.183, este análisis promedio es referencial debido a que en 2022 sólo se tiene datos hasta octubre debido a que la empresa ha efectuado cotizaciones de embarques anticipadas para octubre por requerimiento de sus clientes.

Es fundamental destacar que la empresa mencionó que el conflicto entre Rusia y Ucrania también ha sido un causante de que los precios de los fletes aún se mantengan altos.

Para tener una mejor comprensión de en qué meses hubo un crecimiento o decrecimiento del costo de los fletes marítimos se efectuó un análisis horizontal que permite comparar dos años consecutivos, lo que facilita el análisis de los datos.

**Tabla 5****Análisis horizontal del precio promedio mensual de contenedores de 20 y 40 pies**

| <b>Año</b>      | <b>2020 - 2019</b> |                | <b>2021 - 2020</b> |                | <b>2022 - 2021</b> |                |
|-----------------|--------------------|----------------|--------------------|----------------|--------------------|----------------|
| <b>Mes</b>      | <b>20 pies</b>     | <b>40 pies</b> | <b>20 pies</b>     | <b>40 pies</b> | <b>20 pies</b>     | <b>40 pies</b> |
| Enero           | -10,82%            | -1,56%         | 201,79%            | 182,07%        | 47,79%             | 44,33%         |
| Febrero         | -17,02%            | -4,23%         | 148,60%            | 226,93%        | 109,15%            | 50,74%         |
| Marzo           | 2,77%              | 10,50%         | 178,21%            | 203,00%        | 107,45%            | 121,62%        |
| Abril           | -21,95%            | -10,99%        | 274,11%            | 282,80%        | 39,64%             | 42,96%         |
| Mayo            | -4,55%             | 3,83%          | 296,22%            | 416,12%        | 28,86%             | -11,36%        |
| Junio           | -0,99%             | -9,69%         | 280,96%            | 694,44%        | 23,15%             | -16,17%        |
| Julio           | -14,36%            | -15,96%        | 417,30%            | 679,52%        | 30,70%             | -21,01%        |
| Agosto          | -21,02%            | -24,08%        | 421,36%            | 532,39%        | -3,94%             | -0,32%         |
| Septiembre      | 72,43%             | 110,81%        | 220,34%            | 219,35%        | -46,71%            | -39,84%        |
| Octubre         | 70,12%             | 205,32%        | 219,85%            | 321,55%        | -60,09%            | -58,99%        |
| Noviembre       | 66,59%             | 49,87%         | 207,13%            | 258,38%        |                    |                |
| Diciembre       | 133,95%            | 84,60%         | 106,75%            | 266,60%        |                    |                |
| <b>Promedio</b> | <b>21,46%</b>      | <b>30,95%</b>  | <b>222,20%</b>     | <b>317,80%</b> | <b>5,13%</b>       | <b>-13,32%</b> |

Elaborado por: Mario Saltos (2022)

De acuerdo a la tabla 5 se observa que al comparar 2019 con 2020 en marzo que inició las restricciones en Ecuador por la pandemia y a nivel mundial algunos países también comenzaron a cerrar sus fronteras en este mes, se aumentó el precio de los contenedores debido a que hasta antes de quincena aún no se declara al Covid como pandemia, hasta finales de enero de 2020 sólo existía preocupación por la enfermedad, lo que alertó a los países y algunos decidieron abastecerse de bienes debido a que para éstas fechas se mencionaba que el virus podría propagarse con facilidad a nivel mundial por ende los fletes subieron en marzo por la demanda y escasez de embarcaciones debido a que las personas no se querían exponer a contagios debido a que a inicios esta enfermedad tenía un índice alto de mortalidad.

De abril a agosto del 2020 se observa que los precios de los fletes marítimos se redujeron debido a que había restricciones como se explicó anteriormente lo que limitaba el comercio con países del mismo continente.

En septiembre del 2020 a nivel mundial se comienzan a levantar paulatinamente las restricciones, con la finalidad de reactivar la economía que se vio afectada por la limitación del comercio internacional, la reducción del consumo de los hogares, la reducción de la producción de bienes, la limitación de la adquisición de servicios, entre otros factores, por lo antes mencionado se observa que de septiembre a diciembre aumenta significativamente el precio de los fletes por la crisis de los contenedores antes mencionada, identificando que el mes dónde se tuvo un mayor aumento en el precio de los contenedores de 20 pies al compararse con el mismo período del año anterior fue diciembre con una variación de 133,95% mientras que en los de 40 pies el mes de mayor variación fue octubre con un aumento del 205,32%.

En 2021 continúa la crisis de contenedores debido a la poca oferta los precios de los fletes aumentaron significativamente, el mes con mayor incremento en contenedores de 20 pies fue agosto con un incremento de 421,36% mientras que en 40 pies fue en Junio con un incremento de 694,44%.

En 2022 continúa la crisis de contenedores se esperada que está se mantenga hasta 2023 debido a la incidencia del conflicto entre Rusia y Ucrania, se observa que en febrero es el mes con un mayor aumento del precio en los contenedores de 20 pies con un incremento del 109,15% mientras que en los de 40 pies el mes con mayor incidencia es marzo con un 121,62%.

A continuación, se presenta la información relacionada a las importaciones mensuales realizadas de 2019 a 2022 para conocer la incidencia del aumento de los fletes marítimos en el sector importador ecuatoriano.

La información fue obtenida de la herramienta de Comercio Exterior del Banco Central del Ecuador que permitió obtener los datos mensualizados de las importaciones con relación a las secciones de arancel, teniendo de referencia el valor importado en términos FOB y CIF consolidados, la información de 2022 proporcionada es hasta julio debido a que esta entidad se toma dos meses para tener las estadísticas.

**Tabla 6****Importaciones ecuatorianas mensualizadas de 2019 a 2022 expresada en millones de \$**

| <b>Mes</b>   | <b>2019</b>      | <b>2020</b>      | <b>2021</b>      | <b>2022</b>      |
|--------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Enero        | \$ 1.896         | \$ 1.785         | \$ 1.595         | \$ 2.345         |
| Febrero      | \$ 1.642         | \$ 1.480         | \$ 1.533         | \$ 2.173         |
| Marzo        | \$ 1.747         | \$ 1.438         | \$ 1.908         | \$ 2.634         |
| Abril        | \$ 1.903         | \$ 1.087         | \$ 1.809         | \$ 2.479         |
| Mayo         | \$ 1.992         | \$ 1.175         | \$ 1.769         | \$ 2.493         |
| Junio        | \$ 1.710         | \$ 1.237         | \$ 1.941         | \$ 2.743         |
| Julio        | \$ 1.875         | \$ 1.352         | \$ 2.183         | \$ 2.479         |
| Agosto       | \$ 1.819         | \$ 1.346         | \$ 2.250         |                  |
| Septiembre   | \$ 1.706         | \$ 1.349         | \$ 2.097         |                  |
| Octubre      | \$ 1.914         | \$ 1.470         | \$ 2.104         |                  |
| Noviembre    | \$ 1.670         | \$ 1.520         | \$ 2.296         |                  |
| Diciembre    | \$ 1.598         | \$ 1.708         | \$ 2.346         |                  |
| <b>Total</b> | <b>\$ 21.472</b> | <b>\$ 16.948</b> | <b>\$ 23.831</b> | <b>\$ 17.346</b> |

Fuente: Banco Central del Ecuador (2022)

Elaborado por: Mario Saltos (2022)

Con base en la información de la tabla 6 se observa que en todos los meses de 2020 a excepción de Diciembre hay una reducción significativa de las importaciones, mientras que en los siguientes años a pesar del aumento del flete marítimo hay un crecimiento de las importaciones incluso mayor a los niveles pre pandemia se puede inferir que esto se debe a que las empresas prefieren tener un stock amplio de materia prima, insumos o productos para las ventas con la finalidad de evitar eventualidades que limiten su ventas o encarezcan sus costos, lo que se traduce en una reducción del margen de ganancia debido a que no pueden aumentar el precio de sus productos de forma abrupta, esto ocasionaría que sus clientes dejen de adquirir los mismos.

A continuación, se presenta el análisis horizontal de las importaciones mensualizadas con la finalidad de corroborar si existe una relación entre la reducción de las importaciones en los meses dónde se identificó un aumento mayor de los precios de los fletes marítimos.

**Tabla 7****Análisis horizontal de las importaciones ecuatorianas**

| <b>Año</b>   | <b>2020 - 2019</b> | <b>2021 - 2020</b> | <b>2022 - 2021</b> |
|--------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| Enero        | -5,90%             | -10,64%            | 47,07%             |
| Febrero      | -9,82%             | 3,54%              | 41,80%             |
| Marzo        | -17,67%            | 32,64%             | 38,06%             |
| Abril        | -42,87%            | 66,44%             | 37,02%             |
| Mayo         | -41,03%            | 50,62%             | 40,89%             |
| Junio        | -27,64%            | 56,91%             | 41,29%             |
| Julio        | -27,87%            | 61,40%             | 13,55%             |
| Agosto       | -26,01%            | 67,16%             |                    |
| Septiembre   | -20,93%            | 55,47%             |                    |
| Octubre      | -23,17%            | 43,08%             |                    |
| Noviembre    | -8,95%             | 51,05%             |                    |
| Diciembre    | 6,83%              | 37,38%             |                    |
| <b>Total</b> | <b>-21,07%</b>     | <b>40,61%</b>      | <b>-27,21%</b>     |

Elaborado por: Mario Saltos (2022)

Según la tabla 7 al comparar 2020 con 2019 se observa una reducción de las importaciones del 21,07%, mientras que los siguientes años hay un incremento de las importaciones esto se debe a la reactivación económica y la eliminación de las restricciones internacionales, lo que limitaba el comercio.

Al comparar la tabla 7 con la 5 se evidencia que el aumento de los fletes entre 2020 y 2019 fue del 21,46% y la reducción de las importaciones en ese mismo período fue de 21,07%, es decir que tuvieron un porcentaje similar. Mientras que en los siguientes años el aumento de las importaciones es menor al porcentaje de incremento del precio de los fletes marítimos.

Al comprender el impacto de los fletes marítimos a nivel general en las importaciones se efectúa el análisis de la incidencia del precio de los fletes marítimos de China a Ecuador y su impacto en las importaciones efectuadas desde este origen.



**Tabla 8****Precio promedio mensual de contenedores de 20 y 40 pies de 2019 a 2022 de China**

| Año             | 2019            |                 | 2020            |                 | 2021             |                 | 2022            |                 |
|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|------------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| Mes             | 20 pies         | 40 pies         | 20 pies         | 40 pies         | 20 pies          | 40 pies         | 20 pies         | 40 pies         |
| Enero           | \$ 2.019        | \$ 2.039        | \$ 2.038        | \$ 7.545        | \$ 8.240         | \$ 5.495        | \$ 9.541        | \$ 7.190        |
| Febrero         | \$ 1.757        | \$ 1.700        | \$ 1.791        | \$ 7.751        | \$ 8.512         | \$ 4.827        | \$ 9.373        | \$ 12.750       |
| Marzo           | \$ 1.203        | \$ 1.383        | \$ 1.552        | \$ 6.534        | \$ 7.347         | \$ 4.687        | \$ 8.426        | \$ 10.667       |
| Abril           | \$ 1.628        | \$ 1.761        | \$ 1.434        | \$ 6.799        | \$ 7.387         | \$ 6.138        | \$ 7.398        |                 |
| Mayo            | \$ 1.383        | \$ 1.384        | \$ 1.286        | \$ 8.385        | \$ 9.963         | \$ 7.525        | \$ 7.180        | \$ 8.243        |
| Junio           | \$ 1.440        | \$ 1.445        | \$ 1.351        | \$ 9.346        | \$ 11.180        | \$ 9.686        | \$ 8.161        | \$ 9.270        |
| Julio           | \$ 1.458        | \$ 1.455        | \$ 1.191        | \$ 9.528        | \$ 11.043        | \$ 9.819        | \$ 9.120        | \$ 10.321       |
| Agosto          | \$ 1.627        | \$ 1.613        | \$ 1.383        | \$ 9.527        | \$ 10.173        | \$ 7.718        | \$ 7.061        | \$ 8.592        |
| Septiembre      | \$ 1.524        | \$ 1.488        | \$ 3.692        | \$ 10.034       | \$ 13.495        | \$ 10.271       | \$ 3.932        | \$ 5.858        |
| Octubre         | \$ 1.475        | \$ 1.450        | \$ 3.725        | \$ 10.867       | \$ 15.100        | \$ 15.155       | \$ 4.295        | \$ 4.650        |
| Noviembre       | \$ 2.271        | \$ 2.300        | \$ 4.178        | \$ 10.774       | \$ 15.243        | \$ 12.080       |                 |                 |
| Diciembre       | \$ 1.963        | \$ 2.016        | \$ 5.978        | \$ 9.964        | \$ 14.095        | \$ 13.205       |                 |                 |
| <b>Promedio</b> | <b>\$ 1.646</b> | <b>\$ 1.670</b> | <b>\$ 2.467</b> | <b>\$ 8.921</b> | <b>\$ 10.981</b> | <b>\$ 8.884</b> | <b>\$ 7.449</b> | <b>\$ 8.616</b> |

Fuente: Operador Logístico (2022)

Elaborado por: Mario Saltos (2022)

De acuerdo a la tabla 8 se observa que el precio de los contenedores de 20 y 40 pies de China a Ecuador en 2020 aumentó significativamente teniendo un mayor impacto los de 40 pies, en 2021 los contenedores de 20 pies tuvieron un incremento alto mientras que los de 40 pies su aumento fue menor, en 2022 se observa que los precios de los fletes comienzan a reducirse.

Se observa que el precio promedio anual de 2019 a 2020 aumento en \$821 para los contenedores de 20 pies mientras que para los de 40 pies el aumento fue de \$7252, según la empresa el aumento de los contenedores de 40 pies fue más alto debido a que este tipo de contenedores permite traer más productos.

Al comparar 2021 con 2020 se observa un aumento significativo para los contenedores de 20 pies que es de \$ 8.515 mientras que para los de 40 pies hubo una pequeña reducción de \$ 37, de acuerdo a la empresa esto se debe a que las compañías importadoras buscan abastecerse de inventario pero no tienen los recursos

monetarios suficientes como para importar un contenedor de 40 pies, debido a que el precio de los productos también se ha encarecido.

Y por último al efectuar el análisis de 2022 con 2021 se observa que en los contenedores de 20 pies hay una disminución de \$3.533 mientras que en los de 40 pies hay una reducción de \$268.

**Tabla 9**

**Análisis horizontal del precio promedio mensual de contenedores de 20 y 40 pies de China**

| Año             | 2020 – 2019   |                | 2021 - 2020    |               | 2022 - 2021    |               |
|-----------------|---------------|----------------|----------------|---------------|----------------|---------------|
|                 | 20 pies       | 40 pies        | 20 pies        | 40 pies       | 20 pies        | 40 pies       |
| Enero           | 0,96%         | 270,08%        | 304,27%        | -27,17%       | 15,79%         | 30,85%        |
| Febrero         | 1,92%         | 355,91%        | 375,25%        | -37,72%       | 10,12%         | 164,14%       |
| Marzo           | 29,04%        | 372,63%        | 373,42%        | -28,26%       | 14,70%         | 127,56%       |
| Abril           | -11,89%       | 286,09%        | 415,00%        | -9,72%        | 0,14%          | -100,00%      |
| Mayo            | -7,01%        | 505,69%        | 674,87%        | -10,26%       | -27,93%        | 9,55%         |
| Junio           | -6,12%        | 546,81%        | 727,29%        | 3,64%         | -27,01%        | -4,29%        |
| Julio           | -18,29%       | 554,83%        | 827,20%        | 3,05%         | -17,41%        | 5,12%         |
| Agosto          | -15,01%       | 490,51%        | 635,56%        | -18,99%       | -30,59%        | 11,33%        |
| Septiembre      | 142,23%       | 574,15%        | 265,54%        | 2,36%         | -70,86%        | -42,96%       |
| Octubre         | 152,48%       | 649,27%        | 305,39%        | 39,45%        | -71,56%        | -69,32%       |
| Noviembre       | 83,97%        | 368,43%        | 264,79%        | 12,12%        |                |               |
| Diciembre       | 204,55%       | 394,32%        | 135,78%        | 32,53%        |                |               |
| <b>Promedio</b> | <b>49,89%</b> | <b>434,35%</b> | <b>345,20%</b> | <b>-0,42%</b> | <b>-32,17%</b> | <b>-3,02%</b> |

Elaborado por: Mario Saltos (2022)

En la tabla 9 se evidencia un comportamiento similar entre el precio de los fletes marítimos en general con los de China, aunque en términos porcentuales se observa que el precio de los fletes de China aumentó más teniendo un crecimiento hasta 827,20% mientras que a nivel general el incremento máximo porcentual fue de 694,44%, en la comparación entre 2020 y 2019 se observa que, en los mismos meses, es decir, octubre y diciembre fueron en los que más se aumentó el precio.

Al comparar los siguientes años los meses cambiaron, con relación de 2021 y 2020 en contenedores de 20 pies el mes que más aumento el precio del flete en términos porcentuales fue Julio mientras que en 40 pies fue Octubre.

Al efectuar el análisis de 2021 y 2022 se observó que los contenedores de 20 pies tuvieron un incremento en términos porcentuales alto en Enero, desde Mayo hasta Octubre el valor se redujo, en cambio para los contenedores de 40 pies el aumento más alto fue en Febrero.

En términos monetarios en el año que los contenedores enviados de China a Ecuador tuvieron un precio más alto fue en 2021, en octubre los contenedores de 40 pies tenían un precio de referencia de \$ 15.155 mientras que los de 20 pies su precio más alto fue en Noviembre con un monto de \$ 15.243.

A continuación, se presenta información de las importaciones ecuatorianas mensualizadas efectuadas desde China con la finalidad de poder cuantificar el impacto del aumento del precio de los fletes marítimos en el sector importador.

Además, esta información permitiría comprobar si las importaciones efectuadas desde China tienen un comportamiento similar al análisis realizado de las importaciones en general efectuado.

**Tabla 10**

**Importaciones ecuatorianas mensualizadas de 2019 a 2022 expresada en millones de dólares efectuadas desde China**

| Mes             | 2019            | 2020            | 2021            | 2022            |
|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| Enero           | \$ 411          | \$ 364          | \$ 355          | \$ 591          |
| Febrero         | \$ 320          | \$ 313          | \$ 349          | \$ 504          |
| Marzo           | \$ 329          | \$ 253          | \$ 367          | \$ 507          |
| Abril           | \$ 347          | \$ 172          | \$ 330          | \$ 495          |
| Mayo            | \$ 371          | \$ 336          | \$ 405          | \$ 413          |
| Junio           | \$ 289          | \$ 370          | \$ 528          | \$ 431          |
| Julio           | \$ 366          | \$ 311          | \$ 500          | \$ 506          |
| Agosto          | \$ 383          | \$ 277          | \$ 575          |                 |
| Septiembre      | \$ 309          | \$ 292          | \$ 520          |                 |
| Octubre         | \$ 385          | \$ 320          | \$ 434          |                 |
| Noviembre       | \$ 415          | \$ 321          | \$ 445          |                 |
| Diciembre       | \$ 338          | \$ 364          | \$ 509          |                 |
| <b>Promedio</b> | <b>\$ 4.263</b> | <b>\$ 3.693</b> | <b>\$ 5.317</b> | <b>\$ 3.447</b> |

Fuente: Banco Central del Ecuador (2022)

Elaborado por: Mario Saltos (2022)

De acuerdo a la tabla 10 se observa que en 2020 las importaciones efectuadas desde China se redujeron mientras que en los siguientes años aumento incluso en niveles más altos que en pre pandemia, es decir que tuvo un comportamiento similar a las importaciones ecuatorianas totales.

En abril del 2020 se observa una mayor reducción de las importaciones desde China esto se atribuye a que este país cerró por completo las negociaciones internacionales, no permitía el ingreso de las embarcaciones debido a que buscaban resguardar la salud de su población evitando contagios, esto se debe a que en esos tiempos no se sabía cuáles eran los medios de contagio y se creía que la comida y los objetos podían enfermar a las personas, por ende, no se permitió el ingreso de ningún bien.

**Tabla 11**

**Análisis horizontal de las importaciones ecuatorianas mensualizadas desde China**

| <b>Año</b>      | <b>2020 - 2019</b> | <b>2021 - 2020</b> | <b>2022 - 2021</b> |
|-----------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| Enero           | -11,51%            | -2,59%             | 66,84%             |
| Febrero         | -1,88%             | 11,21%             | 44,58%             |
| Marzo           | -23,02%            | 44,92%             | 38,28%             |
| Abril           | -50,41%            | 92,18%             | 49,82%             |
| Mayo            | -9,47%             | 20,63%             | 1,93%              |
| Junio           | 28,26%             | 42,66%             | -18,30%            |
| Julio           | -15,03%            | 60,78%             | 1,16%              |
| Agosto          | -27,80%            | 108,05%            |                    |
| Septiembre      | -5,71%             | 78,08%             |                    |
| Octubre         | -16,74%            | 35,47%             |                    |
| Noviembre       | -22,62%            | 38,60%             |                    |
| Diciembre       | 7,57%              | 39,86%             |                    |
| <b>Promedio</b> | <b>-13,36%</b>     | <b>43,95%</b>      | <b>-35,16%</b>     |

Elaborado por: Mario Saltos (2022)

Con base en la tabla 11 se observa que en el período analizado de 2021 y 2020 hubo un crecimiento significativo en las importaciones efectuadas desde China esto se debe a que por “la nueva normalidad” que trae consigo la reactivación económica, se

necesita abastecerse de bienes para poder producir y vender debido a que se debe tratar de recuperar el nivel de ventas pre pandemia.

A continuación, se presenta información relacionada a las importaciones efectuadas por el sector textil tanto de materia prima como de productos terminados para esto se analizó la información anual en millones de dólares de 2019 a 2022 de las partidas arancelarias relacionadas al capítulo 50 que corresponde a seda hasta el capítulo 63 que se relaciona con los demás artículos textiles confeccionados; juegos; prendería y trapos, este ejemplo de sector económico permitirá comprender si todos los sectores económicos del país que se dedican a la importación tuvieron un comportamiento similar.

Debido a que la base de datos era muy amplia de forma mensualizada y generaba confusión se presenta la información anual de las importaciones del sector textil ecuatoriano con origen de China de 2019 a 2022 y su crecimiento porcentual.

**Tabla 12**

**Importaciones ecuatorianas mensualizadas desde China del sector textil expresada en millones de dólares de 2019 a 2022**

| <b>Año</b>  | <b>Valor</b> | <b>Crecimiento</b> |
|-------------|--------------|--------------------|
| <b>2019</b> | \$ 242,89    |                    |
| <b>2020</b> | \$ 288,70    | 18,86%             |
| <b>2021</b> | \$ 260,67    | -9,71%             |
| <b>2022</b> | \$ 169,60    | -34,94%            |

Elaborado por: Mario Saltos (2022)

De acuerdo a la tabla 12 se observa un crecimiento de las importaciones textiles ecuatorianas con 18,86% en relación a 2020 con 2019, esto se debe a que se importó materia prima para la elaboración de trajes de bioseguridad y protección como mascarillas, muchas empresas que se dedicaban a la confección de prendas de vestir tuvieron que modificar su nicho de mercado y comenzar a ofertar lo que los consumidores necesitaban que era vestimenta que ayudará a disminuir el contagio por

el virus del Covid, este cambio permitió a muchas compañías mantener sus ventas, aumentarlas o que las pérdidas no fueran altas.

Al comparar 2021 con 2020 se observa que se importó menos productos textiles se puede inferir que esto se debe a que en algunos países se eliminó el uso de la mascarilla por lo cual la producción relacionada a equipos de bioseguridad se redujo, lo cual ha provocado que hasta Julio de 2022, se tenga una reducción de las importaciones del sector, además de que los ecuatorianos por la pandemia desarrollaron una cultura de ahorro que permita tener dinero para cubrir cualquier externalidad que se presente de forma repentina como el virus del Covid.

Mediante el sistema Saiku del Servicio de Rentas Internas se obtuvo información relacionada a las ventas e importaciones realizadas por las empresas que tienen como actividad principal la fabricación de textiles o la venta al por menor o mayor de estos, con la finalidad de conocer el peso del rubro de importaciones sobre las ventas y ver si este se ha mantenido o variado por el precio de los fletes marítimos.

**Tabla 13**

**Información del sector textil expresada en millones de dólares de 2017 a 2022**

| <b>Año</b>  | <b>Importaciones</b> | <b>Ventas</b> | <b>Relación</b> |
|-------------|----------------------|---------------|-----------------|
| <b>2019</b> | \$ 796,59            | \$ 3.808,27   | 20,92%          |
| <b>2020</b> | \$ 517,73            | \$ 2.573,66   | 20,12%          |
| <b>2021</b> | \$ 799,00            | \$ 3.300,60   | 24,21%          |
| <b>2022</b> | \$ 525,33            | \$ 1.874,95   | 28,02%          |

Elaborado por: Mario Saltos (2022)

En la tabla 13 se observa que las importaciones del sector textil se redujeron en 2020 y aumentaron en 2021 pero esto no contribuyó a que el sector generará mayores ingresos es decir que se quedó con stock de productos, y las ventas de este sector no han logrado alcanzar los niveles pre pandemia, se puede inferir que esto se debe por el cambio de consumo de los ecuatorianos que busca el ahorro y realizar gastos estratégicos.

## **Análisis de entrevistas a expertos**

Los expertos son la Licenciada Heymann y el Ingeniero Pozo que trabajan en el sector logístico con una experiencia mayor a tres y diez años respectivamente, en una empresa que se dedica a la actividad económica relacionada al servicio brindado por un operador logístico.

De acuerdo a los expertos el sector logístico actual esta esperando una recuperación debido a que el aumento de precio de los fletes marítimos a nivel mundial y con China que es uno de los principales proveedores del país, han ocasionado una reducción de las importaciones afectando a varios sectores económicos pero siendo los más afectados la industria manufacturera que adquiere materia prima y la industria comercial que compra productos finales para la venta, a nivel mundial se están buscando diversos mecanismos para poder transportar las mercancías sin tener problemas y reduciendo los precios en pro de la reactivación económica mundial.

A nivel nacional se esta buscando ampliar la zona logística por medio de las inversiones realizadas y a realizar por Contecon y DPWorld Posorja que forman parte de la Autoridad Portuaria de Guayaquil que mueve mas del 80% de las mercancías a nivel nacional, con la finalidad de que Ecuador sea un referente a nivel de Latinoamérica y pueda ser un puerto de tránsito, lo cual permitirá mejorar la economía por la generación de empleos directos e indirectos y el pago de tributos.

Un dato relevante es que hubo una reducción considerable de las importaciones por el aumento del precio de los fletes marítimos y debido a las restricciones impuestas por el Gobierno en curso que redujo las ventas de muchos sectores por la incertidumbre causada por la pandemia.

A nivel general todos los clientes redujeron sus importaciones en 2020, y en 2021 se observo una recuperación de estas, pero no todas alcanzaron niveles superiores a sus compras de 2019, pero sin duda el sector textil fue uno de los más afectados debido a

que los ecuatorianos priorizaron los gastos, dándole mayor importancia a comprar productos relacionados a salud, higiene y entretenimiento.

Ambos expertos consideran que para que los precios vuelvan a ser igual a los de 2019 tomará tiempo debido a que aun existe incertidumbre causadas por el conflicto entre Rusia y Ucrania, pero que esperan que estos se reduzcan para ayudar a reactivar la economía mundial, debido a que los precios de todos los productos se han encarecido reduciendo el consumo lo que conlleva a que las empresas reduzcan gastos despidiendo personal, lo que ocasiona pobreza.

Las alternativas sugeridas se relacionan con alianzas estratégicas entre los importadores y los operadores logísticos, alianzas entre los operadores logísticos y navieras, reducción de impuestos mediante una nueva ley que ayude a regular el alza de los precios principalmente marítimos que es donde se traslada la mayor parte de las mercancías, reducción de precios por adquirir los servicios logísticos por volumen con un mismo operador logístico, la consolidación de carga por varios importadores, entre otras estrategias que pueden contribuir a reducir costos y mejorar la rentabilidad de los importadores ecuatorianos.



# **Propuesta**

## **Capítulo 4**

Con la información estadística analizada y la entrevista a los expertos que trabajan en el sector logístico se identificó las siguientes estrategias que se podrían implementar para reducir el costo de importación de mercancías de China, con la finalidad de disminuir la pérdida de los importadores debido a que deben sacrificar su margen de contribución para no aumentar más el precio de los productos o servicios que comercializan, lo que causaría que sus clientes reduzcan su consumo por ende las ventas bajen, lo que genera reducción de gastos iniciando con el despido de personal lo que aumenta, lo que contribuye al aumento del desempleo.

Una de las estrategias que se pueden aplicar se basa en negociar con los principales operadores logísticos de la ciudad de Guayaquil que es el puerto dónde sale más del 80% de la carga de forma anual, descuentos en los fletes marítimos a China para esto se recomienda elaborar contratos contractuales entre el operador logístico y el importador dónde se fija el número mínimo de contenedores a importar de forma mensual o anual, dependiendo de este rubro se aplica un descuento que puede ir del 5% al 10% del precio del servicio, este ahorro le permitiría a los importadores tener un mayor margen de ganancia en caso de que no reduzcan sus precios o reducir sus precios para ganar por la venta por volumen.

De acuerdo a la Superintendencia de Compañías, en su portal de información en la sección de directorio de empresas, se obtuvo una lista de empresas con fecha de actualización de la base de datos del uno de Octubre de 2020.

De esta base de datos se filtró la información para conocer que empresas pueden ser las que implementen la propuesta antes mencionada, teniendo de referencia que las medianas y grandes son las más adecuadas debido a que tienen la infraestructura y los contactos para cubrir la demanda.

Los filtros utilizados fueron que las compañías se encuentren activas, que pertenezcan a la actividad económica H de Transporte y Almacenamiento pero con énfasis en la subactividad H5229 que se basa en otras actividades de apoyo al transporte que es la

relacionada a los operadores logísticos, que sean ecuatorianas, que su domicilio se encuentre en la ciudad de Guayaquil.

Se identificaron 568 empresas a cuáles se las clasificó en medianas y grandes que son las que podrían realizar la estrategia planteada, teniendo de referencia el capital suscrito por la empresa que es la información que sale en el directorio de compañías.

**Tabla 14**

**Clasificación de las empresas de acuerdo a su capital suscrito**

| <b>Tamaño de la empresa</b> | <b>Activos</b>          | <b>Capital</b>          |
|-----------------------------|-------------------------|-------------------------|
| Micro                       | \$ 0 a \$100.000        | \$ 0 a \$30.000         |
| Pequeña                     | \$100.001 a \$750.000   | \$30.001 a \$225.000    |
| Mediana                     | \$750.001 a \$3.999.000 | \$225.001 a \$1.197.000 |
| Grande                      | Más de \$4.000.000      | Más de \$1.200.000      |

Nota: Adaptado de Banco Pichincha (2021)

Elaborado por: Mario Saltos (2022)

No existe una clasificación por capital pero se conoce que este no debe ser inferior al 30% por temas de autonomía, el monto mínimo de inversión solicitado por los bancos entonces se tomó como premisa el 30% de los activos para poder utilizar la base de datos y conocer que empresas son medianas y grandes, y son a las que se le debe plantear la propuesta.

Al agregar ese filtró a la base de datos obtenida de la Superintendencia de Compañías se obtuvo que sólo 13 empresas cumplen con la premisa de tener capital suscrito mayor a \$225.001, para que puedan ser catalogadas como medianas y grandes.

A continuación, se presenta la lista de las empresas clasificadas en grandes y medianas con base a la información de su capital suscrito.

**Tabla 15****Operadores logísticos sugeridos para la estrategia de descuento**

| <b>RUC</b>    | <b>NOMBRE</b>                                    | <b>CONSTITUCIÓN</b> | <b>TELÉFONO</b> | <b>CAPITAL</b> |
|---------------|--|---------------------|-----------------|----------------|
| 0992866683001 | ASEGENSA ASESORIA Y SERVICIOS GENERALES S.A.     | 11/06/2014          | 042373139       | 250.000,00     |
| 0993062200001 | GLOVAL-SHIPPING ECUADOR CIA.LTDA.                | 16/11/2017          | 043805760       | 300.000,00     |
| 0991330658001 | NAVISERVICIOS S.A.                               | 30/06/1995          | 042293808       | 306.000,00     |
| 0992320435001 | WCA WLADIMIR COKA ASOCIADOS S.A.                 | 25/09/2003          | 042685505       | 500.000,00     |
| 0992156562001 | FARLETZA S.A.                                    | 25/04/2001          | 042687471       | 500.800,00     |
| 0991370226001 | TORRES & TORRES AGENTES DE ADUANAS (TTADAD) C.A. | 23/10/1996          | 042343700       | 542.264,00     |
| 0993222011001 | MEDLOG-ECUATORIANA S.A.                          | 20/08/2019          | 043841560       | 721.000,00     |
| 0993237205001 | 4PL INTELIGENCIA LOGÍSTICA S.A.                  | 22/11/2019          | 043731390       | 800.000,00     |
| 0991391835001 | ANDIGRAIN S.A.                                   | 19/12/1996          | 042597770       | 900.000,00     |
| 0990082820001 | TRANSOCEANICA C. LTDA                            | 18/02/1953          | 042598060       | 1.150.200,00   |
| 1790511472001 | TERCON TERMINALES DE CONTENEDORES C LTDA         | 18/08/1981          | 043707210       | 2.000.000,00   |
| 0992420502001 | JAPINA S.A.                                      | 15/09/2005          | 043841847       | 2.040.000,00   |
| 0993342947001 | BOARDWALK LOGISTIC CORP. S.A.S.                  | 09/03/2021          | 045012666       | 26.067.945,00  |

Nota: Adaptado de Superintendencia de Compañías (2022)

Elaborado por: Mario Saltos (2022)

En la tabla 15 se observa el nombre de las empresas que podrían ser contactadas para ofrecer descuentos por el volumen de carga mensual o anual traído por un grupo de importadores con la finalidad de que ambas partes obtengan beneficios, por la firma de esta alianza estratégica.

Otra estrategia sería que los operadores logísticos ofrezcan descuentos por pagos anticipados de los embarques solicitados por sus clientes estos podrían ser del 2% hasta el 5%, esto permitiría que los importadores tengan un ahorro en sus fletes marítimos mientras que para los operadores logísticos, les permitiría contar con una recuperación de cartera más amplia y rápida, dinero que puede ser invertido en mejorar los servicios ofrecidos a sus clientes como inversiones en tecnología basados en ofrecer un mejor control de la trazabilidad de sus cargas.

También se puede sugerir realizar créditos para el pago de sus embarcaciones para esto el departamento financiero de cada operador logístico deberá solicitar una serie de documentos que respalden que los importadores pueden solventar sus créditos entregando buro crediticio, cartas comerciales, cartas personales, evaluando las compras de servicios con la empresa y su cumplimiento de pagos, entre otros documentos que garanticen que el importador no va incumplir con su obligación financiera, aunque por seguridad se firma un pagaré para evitar tener carteras vencidas, el crédito a otorgar puede ser de 7 a 30 días dependiendo del monto del servicio solicitado.

Los operadores logísticos pueden buscar alianzas estratégicas con nuevas líneas navieras con la finalidad de cubrir más rutas o de reducir sus precios lo que conlleva a un aumento de la demanda del servicio teniendo un mayor margen de ganancia por la venta por volumen, lo que también beneficia al importador por la reducción de los precios de los servicios relacionados a fletes marítimos.

Se recomienda crear asociaciones de pequeños grupos principalmente de micro y pequeños negocios con la finalidad de unirse para traer contenedores de insumos, materias primas o bienes de capital que requieran, lo que les permitiría abaratar costos por traer un contenedor lleno y no solicitar una carga parcial, incluso pueden negociar con los proveedores descuentos por volumen por una compra fija mensual de insumos o materia prima.

Como última estrategia se pueden unir varios importadores o acudir a una asociación de importadores ecuatorianos con la finalidad de desarrollar un proyecto de ley que sea enviado a la Asamblea Nacional Constituyente del Ecuador, dónde se planteen incentivos para que los importadores puedan seguir adquiriendo bienes del extranjero para su producción y venta, lo que beneficia al país por el pago de tributos y la generación de empleos.

Dentro de estos incentivos se puede poner la exoneración del pago del Impuesto a la Salida de Divisas, reducción del pago del Impuesto a la Renta, reducción de las tarifas arancelarias, disminución del pago de tributos municipales, beneficios por la contratación de nuevos colaboradores como reducción del 50% o del 100% adicional del monto invertido por estas nuevas contrataciones, entre otros.

Una estrategia que puede implementar el Gobierno actual es la firma de acuerdos comerciales con los principales países proveedores de bienes, insumos y materias primas como lo son: China y Estados Unidos, en la actualidad se mantienen abiertas las negociaciones con ambos países pero no se define que productos o los beneficios que van a obtener ambas naciones por la firma del tratado.

## **Conclusiones**

Al realizar el análisis situacional del sector logístico ecuatoriano durante y después de la pandemia impacto a la economía ecuatoriana debido a las restricciones que puso el Servicio Nacional de Gestión de Riesgos y Emergencias (COE Nacional) para salvaguardar la salud de la población reduciendo el número de contagios y de muertos por el Covid-19, estas medidas limitaron el comercio nacional e internacional, lo que causó que las empresas para evitar pérdidas tuvieron que despedir personal para reducir los costos y gastos.

De manera adicional se identificó que existe un número amplios de negocios activos a nivel nacional que se dedican a la actividad económica relacionada a Transporte y Almacenamiento, que en 2022 había 178.709 negocios activos por ende la incidencia de esta fuerza es alta el nivel de competitividad de este sector es medio – alto.

En el análisis de los precios de los fletes marítimos antes, durante y después de la pandemia se observó que el alto precio de los fletes en 2020 causó una reducción en las importaciones, en 2021 los precios de los fletes se incrementaron significativamente por la crisis de los contenedores que se basa en el aumento de la demanda de contenedores pero existen pocas embarcaciones dispuestas a salir a altamar para realizar las entregas pero a pesar de este incremento en 2021 se evidencia un aumento de las importaciones a nivel general y del sector textil debido a la reactivación económica, además de que las empresas buscan tener un stock de seguridad más amplio para evitar pagar precios altos por los fletes marítimos.

Las estrategias planteadas permitirían a los importadores teniendo de ejemplo a los del sector textil reducir el costo de los productos importados que reducen su margen de ganancia debido a que no pueden incrementar significativamente los precios debido a que los clientes tiene una predisposición baja a gastar dinero en cosas que no consideran necesarias a raíz de la pandemia, debido a que la gente aprendió a ahorrar, para tener dinero para emergencias como enfermedades.

Las estrategias planteadas tienen como finalidad tratar de reducir el impacto causado por la pandemia al establecer alianzas estratégicas entre operadores logísticos y las empresas importadoras para que ambas se vean beneficiados por el aumento de sus ventas, además de sugerir la creación de asociaciones para unirse e importar contenedores llenos reduciendo costos y el desarrollo de proyectos de ley que se basa en una serie de incentivos para contribuir al sector importador para reducir sus costos y gastos, y de esta manera impulsar las ventas y fomentar el empleo.

### **Recomendaciones**

Las recomendaciones sobre el tema de estudio se basan en establecer las alianzas estratégicas entre los importadores y los operadores logísticos para poder impulsar el comercio nacional e internacional.

Se sugiere que las alianzas estratégicas se realicen mediante una figura contractual que permita ambas partes poder terminar la relación en caso del incumplimiento de alguna cláusula.

Las alianzas estratégicas deben ser con empresas con categoría 4PL que tienen una mejor infraestructura para poder solucionar los problemas de la cadena de suministros de sus clientes y cumplir con las demandas del servicio requerido por tener los contactos con navieras, agentes aduaneros, entre otros.

Diseñar un proyecto de ley para ser enviado a la Asamblea Nacional para que el sector importador ecuatoriano pueda obtener una mayor ganancia lo que le permitiría invertir en la expansión de su negocio lo que conlleva a la contratación de personal y el pago de tributos que sirven para financiar obras públicas.

Diseñar un proceso interno que permita conocer la cadena de valor del sector logístico para el sector importador ecuatoriano.



Crear asociaciones que ayuden a las personas a importar productos lo que permitiría impulsar las importaciones.

## Referencias y Bibliografía

- Alvarado, M., & Degado, J. (2022). *Complejidades del comercio internacional. Análisis de la crisis de los contenedores y sus efectos en el crecimiento económico*. Obtenido de [http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/59290/1/TESIS%20TI%202021-2022\\_ALVARADO%20PILATAXI%20MERY\\_DELGADO%20CHICAIZA%20JO NATHAN\\_COMPLEJIDADES%20DEL%20COMERCIO%20INTERNACIONAL.%20AN%C3%81LISIS%20DE%20LA%20CRISIS%20DE%20LOS%20CONTE NEDORES%20Y%20SUS%20E](http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/59290/1/TESIS%20TI%202021-2022_ALVARADO%20PILATAXI%20MERY_DELGADO%20CHICAIZA%20JO NATHAN_COMPLEJIDADES%20DEL%20COMERCIO%20INTERNACIONAL.%20AN%C3%81LISIS%20DE%20LA%20CRISIS%20DE%20LOS%20CONTE NEDORES%20Y%20SUS%20E)
- Aranda, Y., & Montoya, I. (2006). *Principales enfoques conceptuales explicativos del proceso de internacionalización de empresas*. Obtenido de [http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0120-99652006000100019#:~:text=La%20teor%C3%ADa%20de%20la%20internali zaci%C3%B3n,Buckley%20y%20Casson%2C%201976](http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0120-99652006000100019#:~:text=La%20teor%C3%ADa%20de%20la%20internali zaci%C3%B3n,Buckley%20y%20Casson%2C%201976)).
- Banco Central del Ecuador. (2016). *Teorías del Comercio Internacional*. Obtenido de <https://contenido.bce.fin.ec/documentos/PublicacionesNotas/doctec11.pdf>
- Banco Pichincha. (2021). *¿Cómo se clasifican las empresas según su tamaño en Ecuador?* Obtenido de <https://www.pichincha.com/portal/blog/post/clasificacion-empresas-por-tamano>
- Beetrack. (2020). *Operadores logísticos: ¿cuántos tipos existen? (1PL, 2PL, 3PL, 4PL y 5PL)*. Obtenido de <https://www.beetrack.com/es/blog/operadores-logisticos-tipos>
- Buckley, P., & Casson, M. (1976). *A long-run theory of the multinational*. London, United Kingdom: Palgrave Macmillan.
- Burgos, A. (2017). *Teoría de la demanda representativa*. Obtenido de [http://www.xprtraining.com/comercio\\_exterior/teoria\\_demanda\\_representativa.html](http://www.xprtraining.com/comercio_exterior/teoria_demanda_representativa.html)
- Canales, R., Ovando, W., & Munguía, G. (2016). *Comercio interregional de bienes manufacturados en los países de la Alianza del Pacífico desde la Teoría de*

- Linder. Obtenido de <http://www.scielo.org.co/pdf/desa/v29n2/0124-4035-desa-29-02-00169.pdf>
- Carballo, J., & Volpe, C. (2020). *El comercio en tiempos de pandemia: el impacto del COVID-19 en las firmas de seis países latinoamericanos*. Obtenido de <https://blogs.iadb.org/integracion-comercio/es/el-comercio-en-tiempos-de-pandemia-el-impacto-del-covid-19-en-las-firmas-de-seis-paises-latinoamericanos/>
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (2020). “*Logística internacional pospandemia: análisis de las industrias aérea y de transporte marítimo de contenedores*”, serie Comercio Internacional, N° 162. Obtenido de [https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/46656/1/S2000789\\_es.pdf](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/46656/1/S2000789_es.pdf)
- Contecon Guayaquil S.A. (2022). *Contecon Guayaquil S.A. incrementa monto de inversión para fomentar el desarrollo del comercio exterior*. Obtenido de <https://www.cgsa.com.ec/en/firma-de-adenda-de-inversion/>
- Coto, A., Farah, J., Solano, K., Méndez, S., Monge, F., & Rodríguez, S. (2022). *Impacto del COVID-19 sobre los costos en la cadena de abastecimiento en los sectores alimenticio, salud, educación, retail y textil*. Obtenido de [https://revistas.tec.ac.cr/index.php/tec\\_marcha/article/view/6193/5968](https://revistas.tec.ac.cr/index.php/tec_marcha/article/view/6193/5968)
- Diario El Comercio . (2022). *10 acuerdos comerciales hasta el 2025*. Obtenido de <https://www.elcomercio.com/actualidad/negocios/10-acuerdos-comerciales-hasta-2025.html>
- Diario El Comercio. (2022). *El costo de fletes creció hasta un 117%*. Obtenido de <https://www.elcomercio.com/actualidad/negocios/costo-fletes-exportadores-productores-incremento.html>
- Galán, J. (2015). *Mano invisible*. Obtenido de <https://economipedia.com/definiciones/la-mano-invisible.html>
- García, S. (2021). *Teoría económica de la empresa*. Obtenido de <https://www.editdiazdesantos.com/wwwdat/pdf/9788490522950.pdf>
- Guevara, G., & Jarrín, S. (2011). “*Análisis del flujo comercial entre los países de América del Sur y el resto del mundo utilizando un modelo gravitacional del*

- comercio, período 1990-2008. Obtenido de <https://bibdigital.epn.edu.ec/bitstream/15000/3755/1/CD-3557.pdf>
- Jiménez, F., & Lahura, E. (1998). *La nueva teoría del comercio internacional*. Perú: Pontificia Universidad Católica del Perú. Obtenido de <http://files.pucp.edu.pe/departamento/economia/DDD149.pdf>
- López, X. (2019). *Teoría de la Demanda Reciproca (John Stuart Mill)*. Obtenido de <https://teoriasdelcom.blogspot.com/2019/11/teoria-de-la-demanda-reciproca.html>
- Magaña, F. (2016). *Teoría de la demanda reciproca*. Obtenido de <https://prezi.com/x1cz934o4bsq/teoria-de-la-demanda-reciproca/#:~:text=Nos%20queda%20claro%20que%20la,demanda%20y%20o ferta%20se%20equilibran.>
- Ministerio de Producción Comercio Exterior Inversiones y Pesca. (2021). *Menos impuestos para aliviar el impacto del costo del flete en el comercio ecuatoriano*. Obtenido de <https://www.produccion.gob.ec/menos-impuestos-para-aliviar-el-impacto-del-costodel-flete-en-el-comercio-ecuatoriano/>
- Monroy, S. (2022). *¿Qué es la logística verde y qué beneficios aporta?* Obtenido de <https://www.apd.es/logistica-verde-beneficios-para-empresas/>
- Navarro, J. (2021). *La mano invisible*. Obtenido de <https://www.mheducation.es/blog/la-mano-invisible>
- Nunes, P. (2017). *Teoría de la Internalización*. Obtenido de <https://knoow.net/es/cieeconcom/gestion/teoria-la-internalizacion/>
- Organización de Naciones Unidas . (2021). *El impacto de la COVID-19 ha dejado al comercio marítimo tocado, pero no hundido*. Obtenido de <https://news.un.org/es/story/2021/11/1500122>
- Orozco, M. (2022). *Ecuador mitigará altos costos de fletes marítimos*. Obtenido de <https://www.primicias.ec/noticias/economia/ecuador-reduccion-fletes-maritimos-can/>

- Tamayo, M. (2022). *El precio del transporte marítimo se cuadriplica desde el estallido del Covid-19*. Obtenido de <https://www.plantadoce.com/entorno/el-precio-del-transporte-maritimo-se-cuadriplica-desde-el-estallido-del-covid-19.html>
- Viceministerio de Comercio Exterior. (2020). *Boletín Impacto Covid 19*. Obtenido de <https://www.produccion.gob.ec/wp-content/uploads/2020/05/Boletin-Impacto-Covid-19.pdf>
- Westreicher, G. (2020). *Libertad de la empresa*. Obtenido de <https://economipedia.com/definiciones/libertad-de-empresa.html#:~:text=La%20libertad%20de%20empresa%20o,negocio%20sin%20trabas%20del%20gobierno.>
- Westreicher, G. (2020). *Teoría de la empresa*. Obtenido de <https://economipedia.com/definiciones/teoria-de-la-empresa.html>