



República del Ecuador

Universidad Tecnológica Empresarial de Guayaquil

Trabajo de Titulación

Para la Obtención del Título de:

Licenciada en Comercio Exterior Mención Negocios Internacionales

Tema:

Análisis del Impacto del COVID19 en la Logística Marítima Internacional

Periodo Marzo – Mayo 2020

Autora:

Olga Paola Olivero Zamora

Director del Trabajo de Titulación:

PhD. Xavier Mosquera R.

2020

Guayaquil – Ecuador

AGRADECIMIENTO

Darle gracias a mi Dios todopoderoso por haberme permitido vivir por segunda vez, mostrándome la vida desde los ojos de la fe, el amor y la sabiduría para ser la arquitecta de mi propia fortuna. A mi madre santísima señora del Rosario Virgen de Fátima y Sor Lucilia por siempre escucharme y calmar mi alma y corazón dándome impulso cada día para salir invicta a las adversidades que vendrá a lo largo de este camino llamado vida.

A mi institución Universidad Tecnología Empresarial de Guayaquil y a todos los profesionales que la conforman, en estos 5 años que ha sido participe en mi crecimiento académico y personal obteniendo experiencias mediante situaciones positivas y negativas dentro del entorno estudiantil convirtiéndome en una persona de buen juicio y un profesional que aporte de manera positiva al crecimiento del país

Me faltaría la vida entera para agradecerles a mis padres: Alfredo Olivero, Elina Zamora y mi querida hermana Emelly, gracias por ser mi mayor impulso, darme libertad, confianza de decidir y cumplir mis propios sueños y metas mediante su apoyo y amor incondicional.

Por último, a todas las personas que han formado parte de toda mi vida; amigos, conocidos y familiares muchos con sus buenas intenciones y otras no, han sido piezas importantes para formarme como la persona que ven en la actualidad.

GRACIAS A TODOS POR SER PARTE DE UN SUEÑO QUE SE VEIA LEJOS PERO NO TAN IMPOSIBLE GRACIAS.

Olga Paola Olivero Zamora

DEDICATORIA

No puedo dar una dedicatoria personal a cada una de estas personas mencionada en esta hoja, porque han sido mi vida entera, los amo, los admiro y los respeto a todos por igual, son las personas más importantes de mi vida y cada uno de ellas representa a un pedazo de mi corazón, aunque no me alcance la vida para decirle gracias, les dedico mi trabajo máspreciado, este representa todas las decisiones que pude tomar, deje de tomar y he tomado mediante sus guías, consejos y apoyo. Representa sus esfuerzos en convertirme en la Paola Olivero que ven en la actualidad, una persona que nunca es conformista siempre crecerá como profesional y se esforzará para ser mejor una mejor persona.

Dedicado a

Alfredo Olivero, Elina Zamora, Emelly Sayago, Olga Pazmiño, José Sayago y Mireya Napa

Mi familia de corazón

También dedico mi trabajo a ti, me impulsaste sin darte cuenta a tomar decisiones que han tomado un giro radical en mi vida, te agradezco porque ahora soy muy feliz, creo que jamás nos volveremos a ver y tampoco podre decirte gracias, pero siempre ceras ese recuerdo hermoso del tal vez puedo ser...

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

.....
Olga Paola Olivero Zamora

ANÁLISIS DEL IMPACTO DEL COVID19 EN LA LOGÍSTICA MARÍTIMA INTERNACIONAL, PERIODO MARZO – MAYO 2020

Olga Paola Olivero Zamora

Olga_olivero97@hotmail.com

RESUMEN

El COVID-19 es una emergencia sanitaria que afecta a muchos sectores productivos alrededor del mundo, uno de ellos es el sector del comercio internacional. Se realizó la siguiente investigación para determinar el impacto del COVID19 en la logística marítima internacional durante el trimestre Marzo – Mayo 2020. En el marco de referencia teórico se sustentó temas relevantes con respecto a la variable central de investigación y su unidad de estudio que contribuirá como soporte teórico en el artículo académico. Se presentó los principales resultados mediante investigaciones primarias y secundarias en donde se concluyó que el COVID-19 no causó un impacto negativo en la logística internacional del sector marítimo en su totalidad, su llegada contribuyó a ciertos sectores de forma positiva en las operaciones de comercio exterior en Ecuador.

Palabras Claves: COVID-19, Logística Internacional, Transporte marítimo.

1. INTRODUCCIÓN

Unos de los sectores afectados dentro de esta emergencia sanitaria es el comercio internacional, que ha presentado una baja productividad en sus importaciones y exportaciones por las diferentes medidas que se implementaron para la seguridad de sus procesos que han reflejado una variación en sus costos y tiempo, factores principales que deben planificarse y ejecutarse con efectividad dentro de la logística internacional.

La logística internacional se la define como el conjunto de operaciones necesarias para la movilización de productos terminados como cargas, desde el lugar de producción o manufactura del país de origen (exportación) hasta el país de destino (importación) bajo el concepto de óptima calidad, costo razonable y entrega justo a tiempo. (Ramirez, 2015).

Lo que se propone a realizar en la siguiente investigación es examinar ¿Cuál es el impacto del COVID19 que refleja inconformidad y poca fluidez a los elementos que intervienen en las operaciones del comercio internacional marítimo en el Ecuador durante el trimestre de Marzo-Mayo del 2020? El desarrollo de este artículo es importante porque permite conocer los puntos negativos que hay dentro de las operaciones del comercio internacional marítimas en el país a consecuencia del COVID-19, que ha causado una baja productividad y congestión en el sector internacional.

Esta investigación beneficiara de forma directa a todas las partes activas que conforman la cadena de logística internacional marítima en el Ecuador; desde los proveedores, autoridad fiscal (Aduana), operarios del comercio exterior hasta el cliente, y de forma indirecta a las personas interesadas en el sector internacional como estudiantes, inversionistas, organismos públicos y privados, entre otros, porque con los resultados obtenidos en la investigación, los grupos de interés de comercio exterior podrá tener información que permitirá estar preparado para futuras emergencias.

Se lleva a cabo a la realización de este artículo a consecuencia de una pandemia ocasionada por el virus denominado COVID-19 que afecta a la productividad en los diferentes sectores tanto económicos, sociales como ambientales en el país y a nivel mundial (Peña, 2016) . El enfoque del artículo esta direccionado a la logística marítima por ser la más utilizada dentro del comercio internacional y por tener una mayor complejidad en los procesos.

Para realizar el siguiente análisis y desarrollo de la investigación se aplicarán varias técnicas de recolección de información como: encuestas, investigaciones de campo, revisión bibliográfica, lo que permitirá obtener resultados más claros y precisos. Cumpliendo con todos los objetivos propuestos dentro de la investigación, se observará el impacto negativo que sufren las operaciones del Comercio Exterior en torno a esta pandemia, esto permitirá ver un panorama más claro de los problemas actuales que vive este sector en el país. El objetivo general que se plantea en la siguiente investigación es: Determinar el impacto del COVID19 en la logística marítima internacional durante el trimestre Marzo – Mayo 2020. Para cumplir este objetivo general se definieron varios objetivos específicos:

- Examinar la situación del COVID-19 en los meses de Marzo-Mayo a nivel nacional.
- Definir las etapas generales que conforman un proceso logístico marítimo internacional en el Ecuador.
- Analizar el sector del comercio internacional marítimo en el Ecuador durante la etapa más crítica del COVID-19 mediante métodos mixtos de recopilación de datos.
- Establecer los puntos positivos y negativos que influyen en la productividad en las operaciones marítimas del comercio internacional durante la etapa de confinamiento a través de los resultados obtenidos en la investigación.

2. MARCO TEÓRICO

ANTECEDENTES DEL COVID-19

El 31 de diciembre del 2019 se informa a la Organización Mundial de la Salud (OMS), desde la ciudad de Wuhan; China, un grupo de 27 pacientes presentaban síntomas de neumonía clasificada como etiología desconocida. A los pocos días de presentar el informe, el 7 de enero de 2020, las autoridades sanitarias de China confirmaron que estos pacientes eran portadores de una nueva

enfermedad proveniente de la extensa familia del coronavirus, llamado Síndrome Respiratorio Agudo Severo Coronavirus 2 (SARS-CoV-2). El 12 de enero 2020, la OMS nombró a esta nueva neumonía como 2019-nCoV (COVID-19). Un día después que se da a conocer el nombre del nuevo virus, se presenta el primer caso de COVID-19 fuera de China, en Tailandia, al momento que el virus empezó a propagarse fuera del país de origen, el 23 de enero del 2020 se decide colocar en cuarentena a la ciudad de Wuhan (Ramirez, Vadilla, Perez , & Quiroz, 2020).

La OMS declaro al COVID-19 como una “emergencia de salud pública de importancia internacional” a finales de enero del 2020, a consecuencia de los números de casos registrados a nivel mundial hasta el mes de mayo. Este virus puede ser confundido por un sinnúmero de enfermedades infecciosas, pero es diferenciado por sus síntomas más habituales que son: son la fiebre, la tos seca y el cansancio. Otros síntomas menos frecuentes que afectan a algunos pacientes son los dolores y molestias, la congestión nasal, el dolor de cabeza, la conjuntivitis, el dolor de garganta, la diarrea, la pérdida del gusto o el olfato y las erupciones cutáneas o cambios de color en los dedos de las manos o los pies. Estos síntomas suelen ser leves y comienzan gradualmente. Algunas de las personas infectadas solo presentan síntomas leves denominadas pacientes asintomáticos (Organizacion Mundial de la Salud, 2020).

La OMS ha puesto en medidas de prevención para evitar la propagación del virus como: quedarse en casa el mayor tiempo posible, mantener el distanciamiento social, lavar las manos frecuentemente, toser o estornudar cubriendo la boca, nariz con el codo o pañuelo, en caso de síntomas llamar a un centro de salud (Organizacion Mundial de la Salud, 2020). Este virus no solo ha causado afectaciones a la salud física, la OPS ha implementado medidas a través de infografías que abordan temas como violencia familiar, depresión, ansiedad, pánico, estrés síntomas presentados debido a confinamiento. (Organizacion Panamericana de la Salud , 2020).

IMPACTO DEL COVID-19 EN EL ECUADOR

Ecuador no fue la excepción en sufrir los estragos de esta pandemia, el día 29 de febrero mediante una cadena nacional llamada Activadas por la Salud, la Ministra de Salud en ese entonces Catalina Andramuño, anuncio el primer caso de COVID-19 en el país que fue diagnosticado el 28 de febrero del 2020, la paciente contagiada con el virus, arribó a Guayaquil, el 14 de febrero, desde España, a los 2 días de su llegada comenzó a presentar síntomas similares a la pandemia. El gobierno también mencionó la disposición de recursos necesarios como insumos y atención médica a la ciudadanía para controlar esta enfermedad (Primicias , 2020).

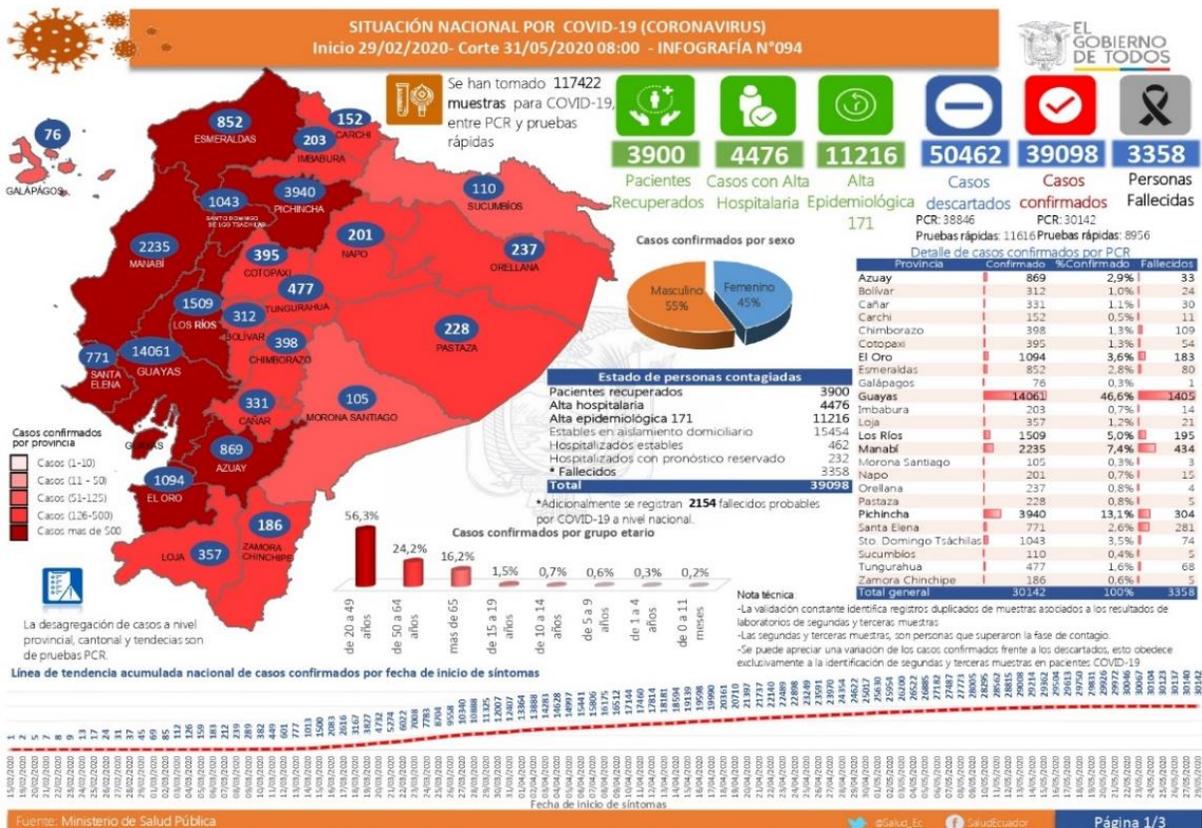


Figura No. 1. Situación Nacional por COVID-19 (Coronavirus) 29/02/2020 – 31/05/2020

Fuente: Ministerio de Salud Pública.

Como se muestra en la figura 1 (Ministerio de Salud Pública , 2020), se puede observar la situación del COVID-19 en el Ecuador desde el 29 de febrero hasta el 31 de mayo del 2020, las provincias que

presenta un mayor porcentaje de casos confirmado fueron: Guayas alcanzo el 46.6% de casos, seguido por Pichincha con el 13.1%, Manabí el 7.4%, Los Ríos con el 5% y el resto del país presento el 27,9%. Para la realización de los resultados, el ministerio de salud realizo 117,422 muestras con PCR; Reacción en Cadena de la Polimers, pruebas rápidas (Ministerio de Salud Publica , 2020).

Se tomaron medidas necesarias para contener este virus de gran magnitud, en el mes de marzo se anunció el inicio del toque de queda desde las 21:00 hasta las 7:00, se cambió la modalidad laboral al teletrabajo, suspensión de transporte público, cierre del terminal terrestre, restricción vehicular, control militar (Cueva, 2020), pero los resultados no fueron los esperados. Al ver que los casos de contagios y muertes incrementaban y la poca colaboración de los ecuatorianos. El 23 de marzo, el presidente Lenin Moreno mediante una cadena nacional decide endurecer las medidas para el bienestar de la ciudadanía: extender el toque de queda de 14:00 hasta las 5:00, restringir completamente la circulación vehicular excepto para actividades esenciales con multas monetarias y prisión (El comercio, 2020).

El epicentro de esta pandemia en el Ecuador fue en la ciudad de Guayaquil en donde se vivió momentos críticos. Para el mes de abril, las cifras de contagios y muertes eran desalentadoras, cada día su número fue incrementado hasta el punto en donde el sistema de salud y morgues llego al punto del colapso. Entre el 1 y 25 de abril del 2020, el registro civil contabilizo 8. 383 fallecidos por todas las causas (Quirzo, 2020). En el mes de mayo el incremento de víctimas mortales causo incertidumbre en el país, los ciudadanos no podían enterrar a sus familiares fallecidos, Guayaquil tuvo la tasa más alta de mortalidad de Latinoamérica 1.35% por día, el sistema mortuario estuvo congestionado debido a la cantidad de personas fallecidos y el número limitado de trabajadores en estos sectores (El comercio, 2020).

A finales del mes de mayo, el Comité de Operaciones de Emergencia (COE) estableció una nueva medida para frenar la propagación del virus en el Ecuador la “semaforización” al cumplirse los 77 días de asilamiento debido a la disminución de casos y fallecimiento a consecuencia del virus. Las medidas del semáforo rojo, amarillo y verde ayudan a que las ciudades vuelvan a su reactivación económica aplicando las recomendaciones de bioseguridad: es uso de mascarillas, lavado de manos, distanciamiento social (El comercio, 2020).

CONCEPTOS GENERALES DE LA LOGÍSTICA MARÍTIMA INTERNACIONAL

En la actualidad la logística no se la puede definir en un solo concepto, Existen un sinnúmero de definiciones aplicadas en diferentes ámbitos empresariales, esto ha permitido llevar una mejor planificación en los procesos dentro de las organizaciones. En el comercio exterior se la determina como un conjunto de operaciones que facilita el movimiento de mercaderías desde el lugar de origen hasta el punto de destino a través de una solución logística (Sarmiento, 2019).

La importancia de la logística dentro de las operaciones en el comercio exterior reside en mejorar el flujo internacional en sus diferentes fases como: el transporte internacional e interno a menor costo, agilidad en los procesos de aduanales, optimizar las fases del mercado, mejorar el flujo de proveedor-cliente, entre otros (Ramirez A. C., 2015). Como objetivo principal en que la mercadería llegue a su país de destino en buenas condiciones en el tiempo estimado (Guerrero , Feijoo , & Lopez , 2018).

Dentro de la logística internacional el punto de partida para su planificación operativa es establecer los selección y contratación del modo de transporte internacional, esto permite proyectar los costos y tiempos en la transportación de mercancías (Peña, 2016). El transporte más utilizado en el comercio exterior es el marítimo, casi el 90% de las mercaderías se mueven por esta vía. Su ventaja competitiva con los demás transportes son las grandes distancias que puede recorrer, la capacidad de carga, el

volumen de movilización, sus bajo costo, la flexible manipulación de las cargas y la constante funcionamiento de sus operaciones, (Estratetegia Aduanera, 2020).

Desde el año 1960, el transporte marítimo tiene un elemento fundamental, que revoluciono el calado mejorando de manera significativa sus operaciones llamado contenedor, aunque este no es el único medio para transportar una mercadería en un buque, su constante evolución y lo han vuelto como la pieza indispensable y principal en el transporte marítimo porque permite economizar costos de embalaje, disminuye las sustracciones de mercaderías y estancias en los buques, posibilita a las empresas armadoras realizar sus itinerarios para establecer los tiempos estimados en las operaciones, reducción de costos, esto ha incrementado la eficiencia en la distribución de los productos hasta su destino final (Diez, Muñoz, & Matinez, 2016).

LOGÍSTICA MARÍTIMA EN EL ECUADOR

El Estado siempre ha sido una pieza fundamental en el crecimiento económico, generando un desarrollo en la infraestructura del transporte. Cita por Chow y Gill (2011) “es uno de los componentes principales de los índices de competitividad logística internacional”. Otros autores como Forkenbrock y Foster (1990) mencionaron que el desarrollo de infraestructuras en el transporte terrestre genera un impacto en el crecimiento del empleo en sus principales sectores: construcción, servicios y manufactura. De esta manera el crecimiento la logística y el transporte en Ecuador se concentra en la infraestructura pública y privada (Yagual, Mite, Narvaez, & Proaño, 2019). Para la mejora de la logística marítima en el Ecuador, en el 2019 el Gobierno mediante el ministerio Transporte y Obras Públicas impulso la inversión de aproximada de US\$461 millones en la infraestructura operativa y tecnológica en 5 puertos del país (MundoMaritimo, 2020).

Los principales puertos encargados de contribuir con el desarrollo de la operaciones logística internacional en el país son: El puerto de Guayaquil –TPG es considerado el puerto más importante del país, tiene una localización estratégica que produce esto capta la atención en el tráfico de las rutas de países el continente y al otro lado del mundo (Guaman , Miño, Garcia, Garcia , & Moyano, 2018). La Autoridad Portuaria de Guayaquil mueve alrededor del 85% de las operaciones del comercio internacional en el territorio nacional. Tenemos al puerto Bolívar considerado uno de los más importantes de país debido a la gran cantidad de exportaciones de bananos que se despaga en este puerto (Ministerio de Transporte y Obras Publicas , 2020).

El puerto de Manta llamado el puerto de multipropósito en donde se exporta la mayor cantidad de mariscos congelados en buques pesqueros, se inauguró en el año 2018 el primer de terminal de pasajeros de crucero, tuvo un ingreso de 34.635 turistas, además en este mismo puerto recibe un millón de toneladas de carga, 73.926 autos anualmente. Autoridad Portuaria de Esmeraldas (APE) se importan cargas al granel sólidas, carga contenerizada y vehicular, entre otros, mientras que su exportación se basas en aceites crudos, el gobierno tiene como objetivo principal en este puerto es mejorar su capacidad operativa (Ministerio de Transporte y Obras Publicas , 2020).

EL COVID-19 Y LA LOGÍSTICA MARÍTIMA INTERNACIONAL

Entorno a esta emergencia, el comercio internacional es esencial para garantizar la disponibilidad y asequibilidad de medicamentos, insumos médicos y servicios sanitarios, especialmente en sectores vulnerables ya que ningún país puede abastecer en su totalidad de estos productos y equipos tecnológicos para sus sistemas de salud pública y privada. De acuerdo a la OMC indico que “podría haber aún una mayor baja por las afectaciones del coronavirus en el comercio mundial” (Organizacion Mundial del Comercio , 2020).

Los primeros efectos negativos del COVID- 19 en el sector internacional fue el retraso en los tiempos logísticos en las operaciones por el cierre de fronteras y flujos comerciales a fin de evitar contagios masivos. El primer país en donde surgió estos efectos; fue en China, epicentro del virus. Los efectos de esta emergencia produjo un impacto negativo en los procesos y costos logísticos en el país asiático, esto ha causado demoras en su logística y bajas en las exportaciones de materias primas y en sus productos manufacturado. (Garcia, 2020). Por ejemplo, los contenedores con mercaderías perecederas que arribaron al país oriental, según información de las líneas navieras, se acumulaban en las terminales portuarias, estas cargas equipadas con conectores para este tipo de mercadería genero sobre precio en los fletes internacionales al tener que dirigirlas hacia otras terminales distintas de su destino original (García, 2020).

Los puertos en diferentes partes del mundo aplicaron protocolos sanitarios para salvaguardar la seguridad de sus operarios y habitantes, los barcos que llegaban a sus muelles se ejecutaba controles a los tripulantes que hayan tenido contacto con puertos chino. Por otro lado, los barcos que debían arribar en los puertos de China, permanecían a bordo sobre el mar para evitar contacto con los habitantes del país asiático, algunas organizaciones que prestan servicios ligados al comercio exterior se negaron a prestar servicios de cualquier logística que tenga como destino a China (García, 2020).

Las mismas organizaciones manejaban flujos con proyecciones que arrojan resultados negativos sobre el impacto de comercio internacional que afectan a medio y largo plazo en sus estrategias, rutas, escalas, etc. Todo esto se vio afectado por la situación del transporte marítimo, la adaptación de los nuevos protocolos en los puertos y terminales, requerimientos medioambientales en los procesos logísticos, entre otros (Logística de Paraguay, 2020).

Para lograr la implementación de los nuevos protocolos medioambientales fue necesaria la capacitación del personal operativo, ante los nuevos escenarios, existieron problemas de movilización

con los trabajadores, pero esto no impidió el freno de las operaciones, que continuaron con efectividad, 24 horas al día, 7 días a la semana. Mediante la aparición del virus, el uso de las plataformas digitales fue evidente en operadores y actores del comercio exterior y de la logística portuaria a la agilización de documentos digitales para evitar el contacto físico (Canezco, y otros, 2020).

3. METODOLOGÍA

El método que se utilizó para el desarrollo del siguiente artículo académico es de carácter empírico-analítico con un diseño no-experimental, por medio de la recolección de datos primarios y secundarios, se analizó cual fue el impacto del covid-19 en la logística marítima internacional.

El tipo de investigación del artículo es exploratoria–descriptiva con un enfoque cuantitativo, permitió recolectar datos primarios en donde se observó de forma directa el funcionamiento de toda la logística marítima internacional y la recolección de información documental que permite analizar los puntos críticos que influyen en la productividad en las operaciones marítimas del comercio internacional. Otra tipología implementada en este estudio es de índole transversal, debido a que el análisis del artículo se realizó en un periodo determinado de Marzo –Mayo del 2020.

Para el alcance de los resultados y conclusiones presentados en base a la problemática de la investigación, se efectuó una combinación de técnicas e instrumentos de recolección de datos: primero tenemos la entrevista estructurada, se preparó un cuestionario con preguntas abiertas en donde los entrevistados pudieron responder de forma abierta sobre el tema planteado. Seguido de la observación, se utilizó un check-list para documentar los procesos logísticos observados durante la investigación. Para los datos estadísticos se recopiló datos bibliográficos de fuentes oficiales como el Banco central del Ecuador, puertos marítimos, Servicio nacional de aduanas entre otros.

4. RESULTADOS

ETAPAS GENERALES QUE CONFORMAN LA LOGÍSTICA INTERNACIONAL

Para analizar el impacto del COVID-19 en la logística marítima internacional, se realizó una investigación de campo en la empresa Arlogs. S.A. y una recopilación de datos documentales en donde se definió como funcionan las operaciones de la logística internacional en el Ecuador. En base los resultados obtenidos, se describo mediante flujogramas como se efectúa un el proceso logístico de importación y exportación en el Ecuador.

Detalles Generales del proceso logístico de exportación en Ecuador

El operador logístico recibe las instrucciones de la carga por parte del exportador donde detalla información relevante para iniciar el proceso logístico de exportación como: el termino de negociación, modo de embarque, detalle de la carga y los servicios que desea contratar para la operación. Dentro de la operación de exportación el operador contacta a 4 figuras importantes que se encargan del funcionamiento del proceso logístico: Primero se contacta a la naviera para que procedan con la emisión del booking request o reserva del buque y asociar los datos del transportista con el puerto para el retiro del vacío, seguido el agente de aduna realiza la declaración de exportación y los documentos complementarios, también efectúa la emisión del DISV, enviado al transportista para su entrada al puerto. El transportista retira el contenedor del terminal y procede a posicionar el contenedor para su llenado. Mientras que el exportador se encarga de preparar la mercadería y llenar el contenedor para su salida de la planta.

El contenedor ingresa a puerto, Aduanas confirma si está en todo en orden para el embarque del contenedor al buque, en caso de encontrar alguna novedad dentro del proceso, se ordena a realizar una inspección antinarcóticos al contenedor, una vez que esta es aprobada de proceder con la confirmación del zarpe para el transito internacional y llegue la carga al país de destino.

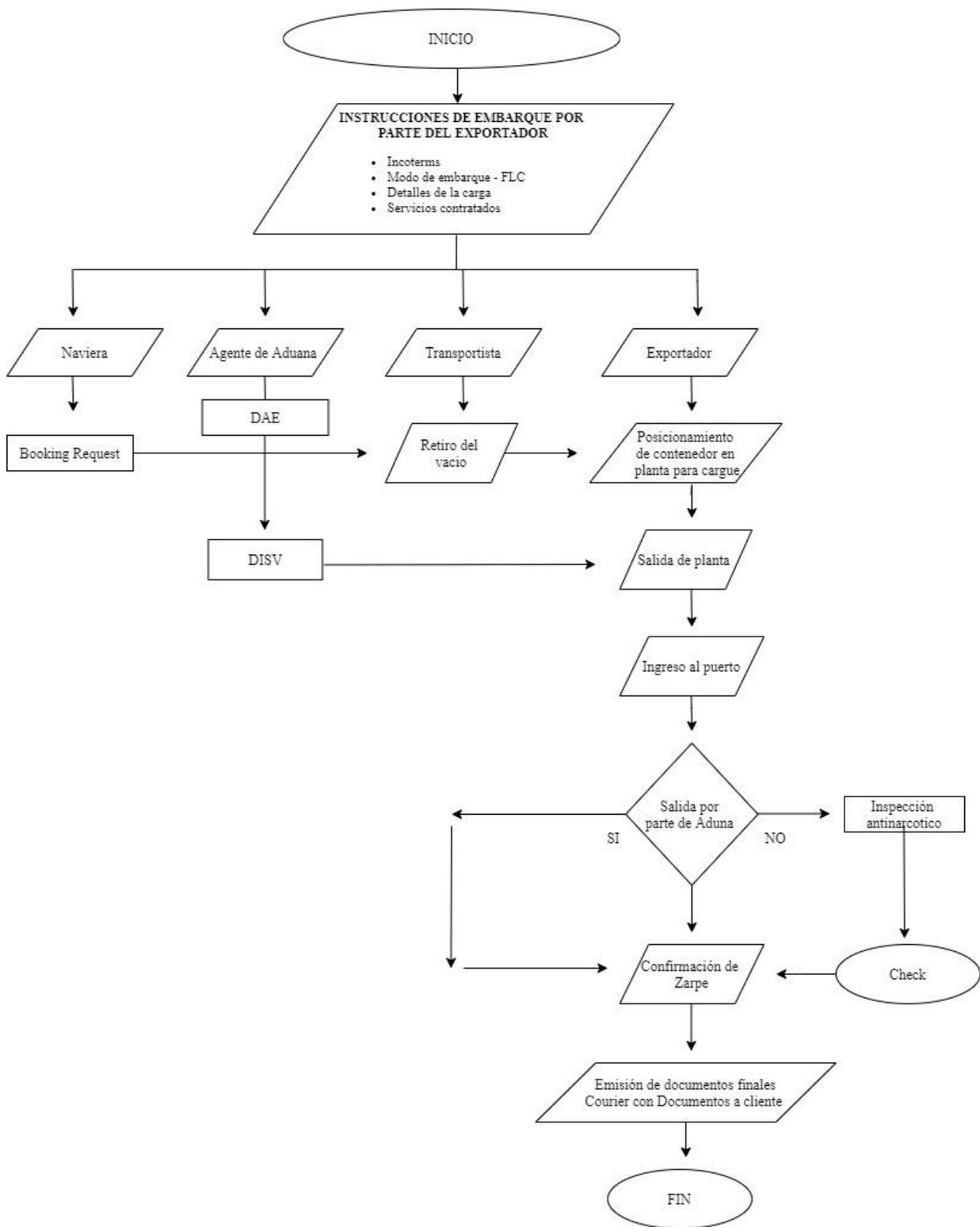


Figura No. 2. Proceso logístico de exportación en el Ecuador realizado en la empresa ARLOG S.A. Elaboración propia de la autora basado en la información de la Guía del Exportador.

Detalles Generales del proceso logístico de importación en Ecuador.

El importador contrata los servicios de un operador logístico en donde recibirá información relevante de la carga para la coordinación en Origen y sus operaciones cuando el buque arribe en el puerto de destino. El operador contacta a la naviera local para recibir información del arribo de la carga como fecha de llegada del buque, fecha y hora de la desconsolidación e información declarada por la SENA E en las plataformas de ECUAPASS como como el peso y terminal portuario donde será almacenada, también para realizar el pago a la naviera para la emisión de la documentación de la carga en destino o freight collect: como la certificación o visto bueno del conocimiento de embarque marítimo; BL (bill of lading) y sus cartas complementarias para ser entregadas al agente de aduana que procederá a emitir la pre liquidación al importador.

Si la pre liquidación es aceptada por el importador, se corresponde a generar la liquidación para el pago de los impuestos aduaneros de forma inmediata, en caso que el cliente no acepte la pre liquidación, vuelve a revisión por el agente de aduana. Una vez confirmado el pago, la aduana emite el tipo de aforo de carga para su nacionalización, en este caso físico. Se realiza la revisión física de la carga y se autoriza su salida por parte de la SENA E, en el caso que exista alguna novedad en el aforo se solicita la justificación de las observaciones al técnico operador que realizó el aforo; estas serán emitidas en la plataforma de ECUAPASS, se registra las respectivas correcciones por parte del importador, las correcciones serán revisadas por el técnico operador para ser aprobadas y dar salida a la carga. Seguido se efectúa la facturación y pago del almacén portuario para la salida de la carga del puerto marítimo, al mismo tiempo se coordina el transporte interno para la entrega de carga al lugar convenido por el importador, confirmar entrega.

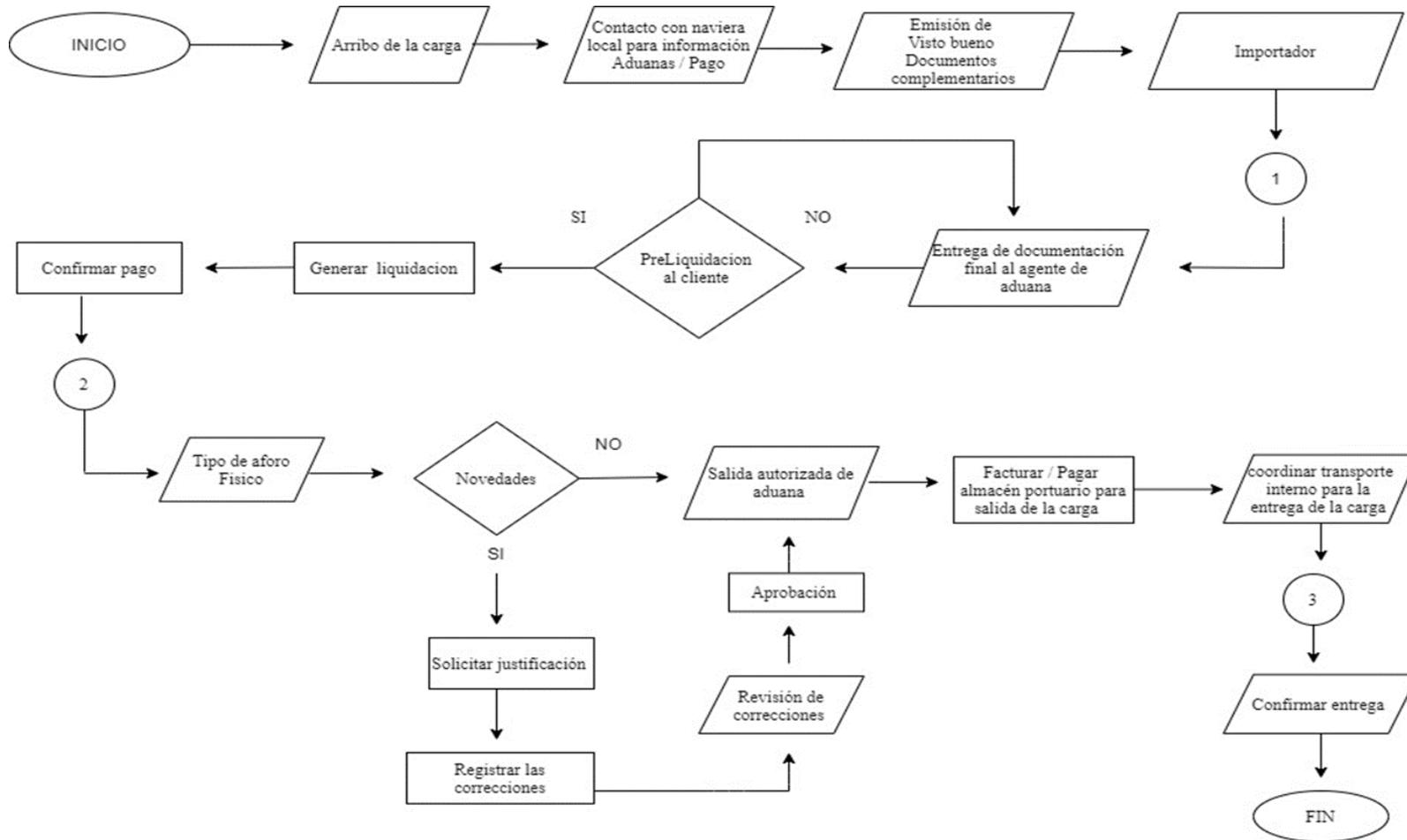


Figura No.3. Proceso logístico de importación en el Ecuador realizado en la empresa ARLOG S.A.
Elaborado por la autora basado en información de la SENAE.

ANÁLISIS EL SECTOR DEL COMERCIO INTERNACIONAL MARÍTIMO EN EL ECUADOR DURANTE LA ETAPA DEL COVID-19 PERIODO MARZO – MAYO.

En el siguiente análisis se muestra el comportamiento del sector marítimo durante la etapa de confinamiento periodo marzo, abril y mayo a consecuencia del COVID-19 basada en los datos recolectados de las investigaciones documentales. En comparación a los 2 años anteriores, se observa en el Grafico 1, una baja del 29 % en el tráfico de naves arribadas en el puerto de Guayaquil en el mes de abril del 2020, a consecuencia de la emergencia sanitaria del COVID-19. Esto adjudica a que varias líneas navieras suspendieran sus tráficos internacionales debido al cierre de terminales portuarios de China para evitar la propagación del virus (El Universo, 2020).

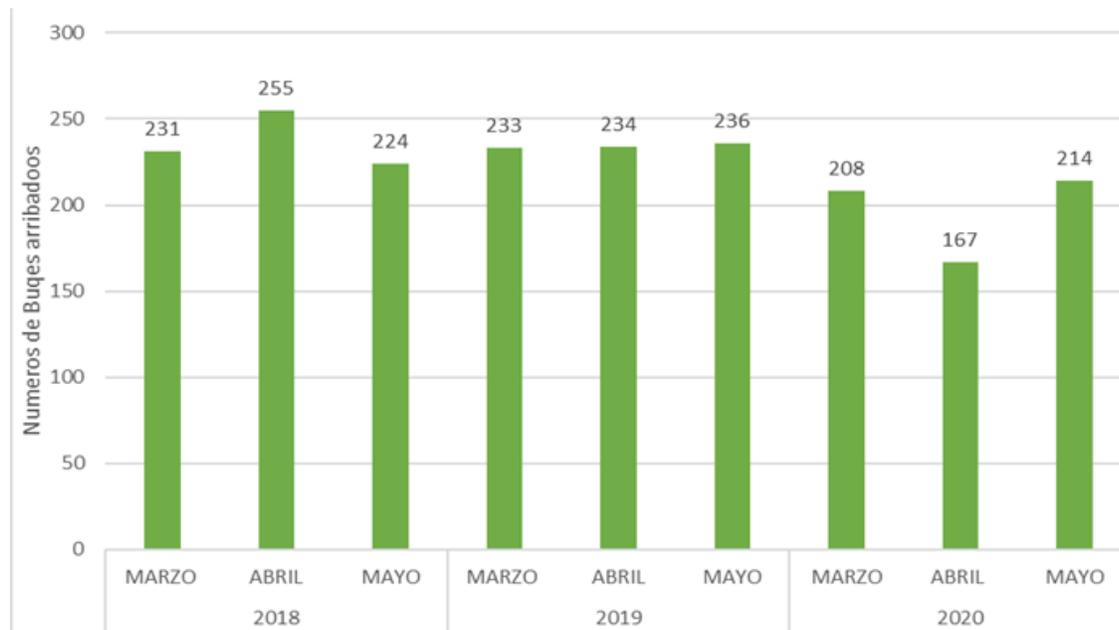


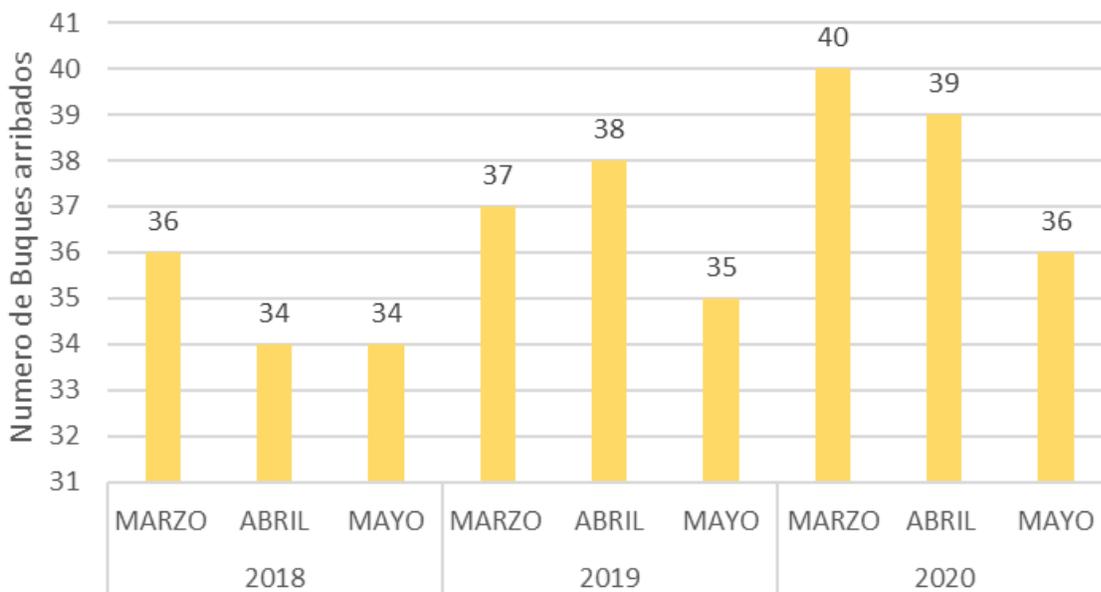
Figura No. 4. Número de Buques arribados por Líneas Navieras – Puerto de Guayaquil.

Elaborado por la autora basado en datos estadísticos de la Autoridad Portuaria de Guayaquil.

Es posible que la disminución de buques arribados en el puerto principal tenga una baja significativa en el mes de abril, debido a que en ese mes se vivió los episodios más críticos producto de la pandemia COVI-19 en la ciudad de Guayaquil. Mientras que, en los otros meses como el mes de mayo del 2020, se refleja una leve reducción del 7% en el zarpe de buques, en vista a que los

terminales de la autoridad portuaria de Guayaquil, digitalizaron todos sus sistemas operativos debido al distanciamiento obligatorio entre personas. (LIZARZABURO, 2020) .

Es posible que la disminución de buques arribados en el puerto principal tenga una baja significativa en el mes de abril, debido a que en a ese mes se vivió los episodios más críticos producto de la pandemia COVI-19 en la ciudad de Guayaquil. Mientras que, en los otros meses como el mes de mayo del 2020, se refleja una leve reducción del 7% en el zarpe de buques, en vista a que los terminales de la autoridad portuaria de Guayaquil, digitalizaron todos sus sistemas operativos debido al distanciamiento obligatorio entre personas. (LIZARZABURO, 2020) .



*Figura No. 5. Numero de Buques arribados de Trafico Internacional – Puerto Bolivar, Machala
Elaborado por la autora basado en datos estadísticos de la Autoridad Portuaria Puerto Bolívar.*

A diferencia del Puerto de Guayaquil, en el Gráfico 2. se muestra un pequeño incremento en el tráfico internacional de naves arribadas en el puerto de Bolívar en los meses de marzo – mayo de casi un 8% en comparación como los mismos meses de los años anteriores. Se puede entender que este incremento se debe al colapso que sufrió la ciudad de Guayaquil debido a la emergencia sanitaria, en todos sus sectores productivos y como resultado obligo algunas naves a cambiar sus rutas y arribar en

otros puertos de la costa ecuatoriana como el Puerto de Bolívar. Otra posible razón explica que este aumento de buques en los muelles del puerto Bolívar se debe al crecimiento de las exportaciones de productos tradicionales como el café o el chocolate, dado a que los consumidores viven un momento de crisis y ansiedad en torno a la emergencia (Molina, 2020).

Como ejemplo tenemos el Grafico 3, se observa en el mes de mayo un notable incremento del 15% en las exportaciones de productos no petroleros a diferencia de los meses de mayo de años anteriores, este incremento de arribos de naves permitió el rotamiento de cargas en el puerto Bolívar.

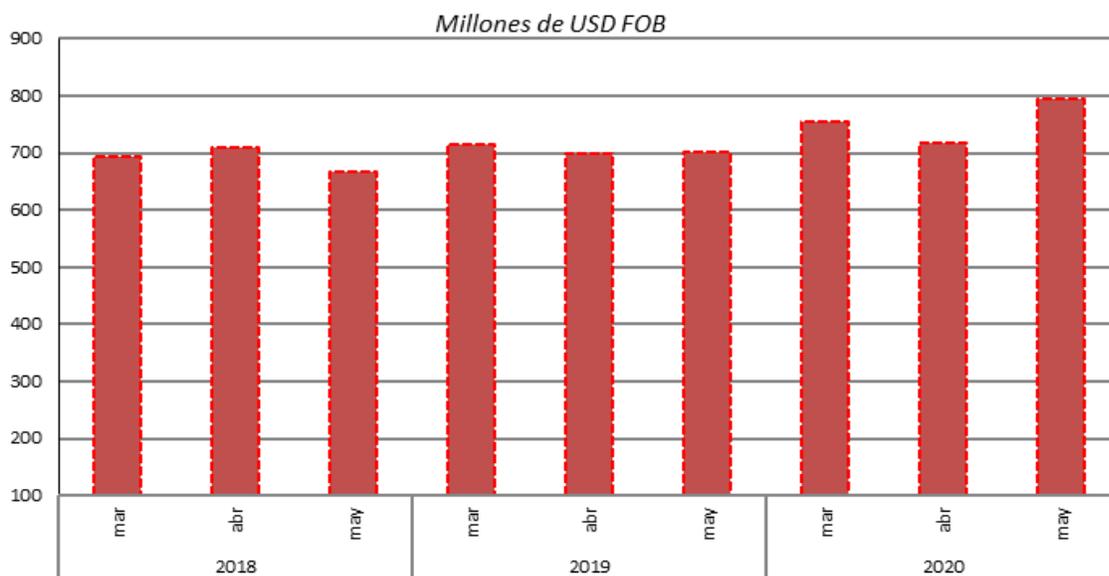


Figura No. 6. Exportaciones de productos no petroleros.

Elaborado por la autora basado en datos estadísticos del Banco Central del Ecuador.

En el grafico 4, se refleja las operaciones de importación y exportación con términos FOB y CIF; Términos que solo se utilizan en modalidad de transporte marítimo y suelen ser los más acordados en este sector. Se observa una baja significativa en el sector productivo del comercio exterior, especialmente en el mes de abril que tuvo una recaudación de apenas 1.100 millones de dólares; menor a los años anteriores, esto representa una pérdida de casi 58% en las importaciones. El

escenario no cambia en las exportaciones que recaudo 1.150 millones de dólares con un margen de pérdida de casi el 60%, cifras alarmantes en la economía del país.

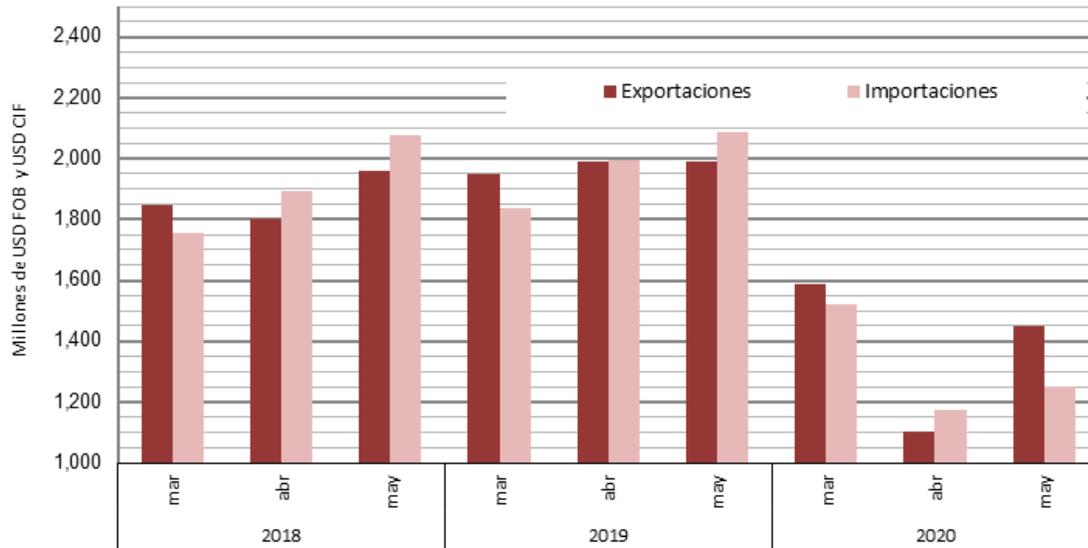
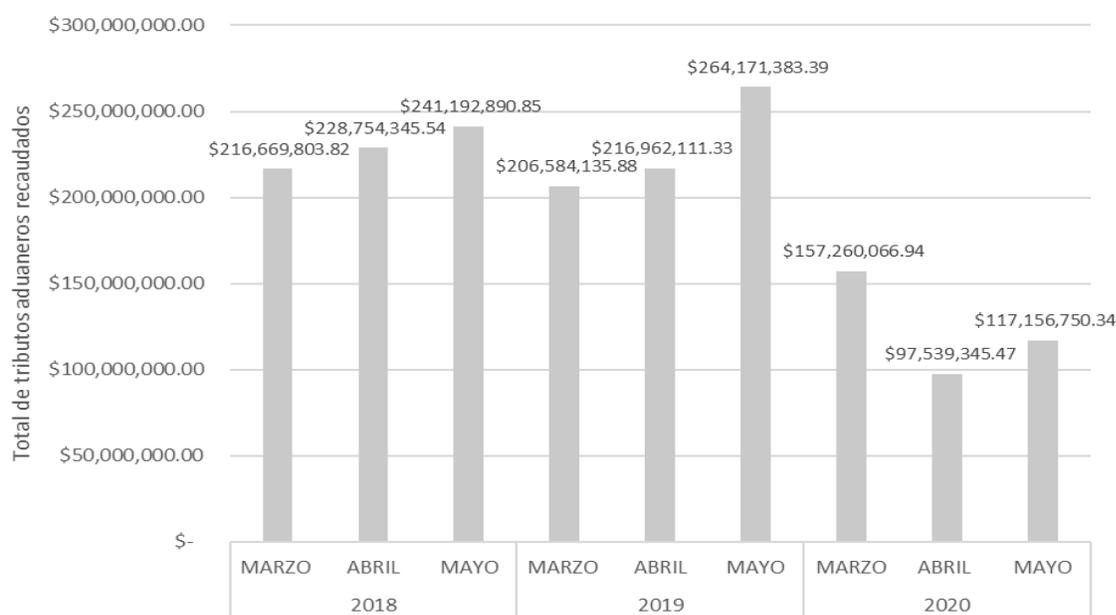


Figura No. 6. Datos de importaciones y exportaciones en el Ecuador en los meses de marzo- mayo. Elaborado por la autora basado en datos estadísticos del Banco Central del Ecuador.

En el gráfico 5, se muestra el total de las recaudaciones en dólares de los tributos de todos los regímenes de Aduana por cada distrito aduanero marítimo que comprende: el Puerto de Esmeraldas, Manta, Guayaquil y Puerto Bolívar. Se puede apreciar una fuerte disminución en referencia de los años anteriores de casi un 50% de las recaudaciones siendo abril el mes en donde se observa una alarmante caída, debido a la congestión productiva que tuvo el país, esta disyuntiva en las recaudaciones afecta directamente a la economía del país ecuatoriano por ser parte de los rubros que conforman el presupuesto general del estado, como las bajas operaciones del comercio exterior; importaciones y exportaciones, reflejadas, en el Gráfico 4.



*Figura No. 7. Total tributos aduaneros recaudados por distritos aduaneros – sector marítimo
Elaborado por la autora basado en datos estadísticos de la SENA.*

FACTORES QUE INFLUYEN EN LA PRODUCTIVIDAD DE LAS OPERACIONES MARÍTIMAS DEL COMERCIO INTERNACIONAL DURANTE LA ETAPA DE CONFINAMIENTO.

Con los datos recolectados de las investigaciones documentales y opiniones personales de operadores que intervienen de forma directa en la cadena de logística internacional dirigido al sector marítimo, se puede determinar el impacto del COVID-19 en la logística marítima internacional en el periodo marzo – mayo. En la Tabla 1 se evidencia un resumen de testimonios de operadores del comercio exterior que revelan algunos factores negativos del COVID-19 en la logística del sector marítimo en el periodo de marzo – mayo del 2020, el principal efecto fue el confinamiento que fueron sometidos los ecuatorianos a consecuencia del virus del COVID-19, esto obligó al cierre de sectores económicos perjudicando al comercio exterior, reflejo una baja importante en el transporte marítimo. Otro factor fue la implementación de nuevas medidas de seguridad para salvaguardar a los operadores, esto dificultó el flujo de las operaciones marítimas, necesarias para evitar la propagación, el incremento de precios en todos los sectores de la cadena logística que se asocian a la llegada del COVID-19.

Tabla 1. Factores negativos que influyen en la productividad de las operaciones marítimas del comercio internacional durante la etapa de confinamiento.

Representante o autor	Empresa	Ocupación	Testimonio
José Villegas	ICOLSERVICES S.A.	Asesoría en comercio exterior y aduanas	La SENAE realizaba los Aforos Físicos sin presencia de un representante del Importador y programar un aforo tomaba más de 4 días, antes de la pandemia el tiempo máximo eran 24 horas.
			<ul style="list-style-type: none"> - En el Sector Marítimo empezaron a decaer las Importaciones considerando que China estuvo en confinamiento desde el mes de enero y muchas mercaderías que tenía previsto arribar en los meses de marzo, abril y mayo no arribaron debido a COVID-19. - Hubo que reinventar los procesos operativos para evitar el contacto entre colaboradores. - Era difícil obtener la documentación para el retiro de las cargas de Importación
Mishell Infante	ECWORLD	Operador Logístico	<ul style="list-style-type: none"> - Se vio afectado el sector marítimo por el tema del blank sailing. - Por la lentitud del servicio vía marítima se tomaron opciones como envío aéreo lo que desplazaron y afectaron aún más al transporte marítimo. - Las mercancías no podían ser consolidada porque los terminales portuarios estuvieron cerrados y los transportes internos de origen no funcionaban, no se llegaba al cut-off respectivo para el debido zarpe.
Eddie Vince Espinoza	DAVMERCORP S.A.	Jefe de Exportaciones	<ul style="list-style-type: none"> -Problemas al llegar la carga en destino por el cierre parcial de puertos internos en Estados Unidos. -Europa recibía contenedores, pero no procesaba nacionalizaciones y China los buques arribaban en las Bahías.
Fernando Puente	OFFICE SIRIUS	Desarrollador en negocios internacionales	-Las medidas restrictivas, siempre han existido en temas de pandemias y se aplican en función de la misma.
Jennyfer Alvarado	MARCO PEREZ CHAVEZ Agente de aduana	Auxiliar aduanero	<ul style="list-style-type: none"> -Los importadores cambiaron sus líneas de negocios adaptadas la necesidad del mercado. -Subieron costos en todas las operaciones internacionales tanto en origen como destino. -Problemas de adaptación a la modalidad del teletrabajo en las operaciones del comercio exterior

Elaborado por la autora.

Tabla 2. Factores positivos que influyen en la productividad de las operaciones marítimas del comercio internacional durante la etapa de confinamiento.

Representante o autor	Empresa	Ocupación	Testimonio
José Villegas	ICOLSERVICES S.A.	Asesoría en comercio exterior y aduanas.	El crecimiento de las Exportaciones de productos tradicionales
Mishell Infante	ECWORLD	Operador Logístico	Se implementó mayor seguridad y bioseguridad para los trabajadores en los puertos y menos contacto con la mercancía.
Fernando Puente	OFFICE SIRIUS	Desarrollador en negocios internacionales	-Se activó el teletrabajo, lo cual simplifica muchos los tramites y reuniones con clientes. -Ser más innovadores en los servicios que prestamos obligándonos a diversificarnos y explotar nuevos nichos de mercados.
Jennyfer Alvarado	MARCO PEREZ CHAVEZ Agente de aduana	Auxiliar aduanero	El sector de importaciones de insumos médicos hubo una ganancia extra para el agente de aduana, por el trámite del I

Elaborado por la autora.

Aunque la llegada del virus afectó en diferentes ámbitos al país y al resto del mundo, según el testimonio de los operadores del comercio exterior presentados en la tabla 2. no todo es negativo, durante la etapa del confinamiento se mejoró la seguridad y la bioseguridad en las operaciones logísticas y la protección a los colaboradores, el uso del teletrabajo simplificó muchos procesos e incentivo a explotar nuevos nichos de mercados con el nacimiento de nuevos emprendimientos direccionado a la logística internacional. Algunos sectores del comercio exterior incrementaron sus ventas como las exportaciones de productos tradicionales e importaciones de insumos médicos.

5. CONCLUSIONES

Desde el mes de marzo, Ecuador atraviesa una crisis sanitaria de nivel mundial que afecta a miles de personas en todo el mundo. La llegada del COVID-19 en el país transformo el estilo de vida de los ecuatorianos obligándolos a cambiar y adaptar nuevas formas de convivencias. Dentro de los meses de marzo, abril y mayo, se vivió la etapa más crítica de la emergencia en donde se evidencio el colapso del sistema sanitario, el cierre de los sectores productivos y la incertidumbre de la ciudadanía en torno a esta pandemia. Aunque todavía no existe una cura para combatir esta enfermedad al no tener evidencias científicas sobre su verdadero origen, cientos de personas alrededor del mundo tratan de acostumbrarse a las nuevas normas de convivencia sanitarias en periodo un indefinido.

Mediante los resultados de la presente investigación se concluyó que las etapas generales que conforman un proceso logístico marítimo internacional de exportación en el Ecuador son: Preparación de la carga – exportador, Transporte interno, Tramite de aduana y Puerto de embarque. A diferencia de una exportación, el proceso logístico marítimo internacional de importación sus etapas se las define de forma inversa como: Puerto de destino, tramite de aduana, transporte interno y entrega de la carga - importador. Una etapa opcional independientemente del tipo logística es la contratación del operador logístico o de los agentes especializados por parte del importador o exportador que son los responsables en dirigir la operación logística.

Ahora todos los procesos logísticos internacionales marítimos presentan una importante disminución en sus operaciones, en especial los meses de marzo, abril y mayo; etapa del confinamiento a consecuencia del virus del COVID-19, en comparación a los años anteriores como el 2018 y el 2019 en donde no se presentaba este tipo de variación. Una de las áreas más afectadas en el sector marítimo es la reducción del tráfico internacional de naves que arriban al país, especialmente en el puerto principal en la ciudad de Guayaquil, lugar en donde fue el epicentro de esta emergencia

en el Ecuador. También se refleja una alarmante caída en las operaciones del comercio exterior; tanto en importaciones y exportaciones. Otro sector que muestra cifras alarmantes son las recaudaciones de los tributos aduaneros en todos los distritos marítimos conformado por: el puerto de Esmeraldas, Manta, Guayaquil y Puerto Bolívar. Ambos sectores afectan directamente a la economía de país debido a que son rubros que conforman el presupuesto del estado.

Mediante los resultados de las investigaciones primarias y secundarias se ha demostrado que el COVID-19 en la logística marítima internacional en el periodo marzo – mayo ha dado como resultado un impacto negativo afectando directamente a las operaciones del comercio internacional en el Ecuador como a los actores que participan en su ejecución, por ejemplo: se presentó una baja en la productividad operacional en el sector internacional, debido a los fallos de logística desde origen debido a los cierres de puertos en el extranjero que fue el factor más común que se aplicó en periodo de confinamiento, esto arrastró a un mal funcionamiento en los tiempos logísticos estimados y reinventar nuevos procesos para evitar la propagación de virus, todo esto obligó al cierre de entidades dedicadas al sector internacional o a cambiar drásticamente sus líneas de negocios. El colapso en la logística internacional trajo pérdidas importantes en costos y ganancias operacionales en el sector que hasta el día de hoy su recuperación se mantiene de forma lenta.

Dentro de la investigación se realizó un análisis más profundo desde una perspectiva diferente y se evidenció que la llegada del virus del COVID-19 para ciertos operadores se ha presentado con un impacto positivo dentro de la logística internacional en el sector marítimo como la implementación de una nueva modalidad de trabajo que ha facilitado y simplificado sus procesos, el fortalecimiento de seguridad y bioseguridad en sus operaciones y la diversificación de nuevos y antiguos mercados no explotados en su totalidad.

En conclusión, el impacto del COVID-19 dentro de la logística marítima internacional periodo marzo-mayo 2020, no afecta de forma negativa en su totalidad a sus operaciones, solo que se debe implementar estrategias que se adapten a la nueva forma de convivencia.

6. BIBLIOGRAFÍA

PRO ECUADOR . (2014). Guia del Exportador. Ministerio de Comercio Exterior .

Aduana del Ecuador SENA. (Julio de 2013). Manual especifico para la modalidad de despacho de canal de aforo documental o electronico. SENA.

Autoridad Portuaria Puerto Bolívar - Ecuador. (11 de Julio de 2020). Autoridad Portuaria Puerto Bolívar - Ecuador. Obtenido de <https://www.puertobolivar.gob.ec/trafico-de-naves/>

Banco Cental del Ecuador . (11 de Julio de 2020). Banco Cental del Ecuador . Obtenido de <https://contenido.bce.fin.ec/home1/estadisticas/bolmensual/IEMensual.jsp>

Canezco, R., Silva, S., Patiño, E., Lemor, D., Wagner, A., & Solari, L. (2020). Comercio Post COVID-19. Universidad San Ignacio de Loyola.

Cueva, E. (17 de Marzo de 2020). Ecuador comenzo jornadas de toque de queda temporal por coronavirus. El Universo.

Diez, A., Muñoz, C., & Matinez, J. (2016). Manuel del transporte maritimo. Marge Books.

El comercio. (27 de Mayo de 2020). ¿Como funcionaba los semaforos rojo, amarillo, y verde en junio del 2020? El comercio.

El comercio. (4 de Abril de 2020). Guayaquil, en shock por el manejo de los cadaveres en plena pandemia. El comercio.

El comercio. (24 de Marzo de 2020). Por coronavirus, toque de queda en Ecuador de 14:00 a 5:00. El comercio.

El Universo. (7 de Mayo de 2020). Puertos de Guayaquil sienten el impacto de esta emergencia sanitaria por bajón en los negocios con Asia. El universo.

Estratetegia Aduanera. (2020). El futuro esta en el mar . Estratetegia Aduanera.

Garcia, S. (2020). Comercio Exterior a la baja de la emergencia global. Aduana .

García, S. (2020). La epidemia china y sus impactos logísticos. Aduanas.

- Guaman , A., Miño, G., Garcia, E., Garcia , A., & Moyano, J. (2018). Análisis del Sistema Logístico del Ecuador y Japón en las Importaciones desde la Región Asiática. Observatorio Iberoamericano de la Economía y la Sociedad del Japón.
- Guerrero , J., Feijoo , I., & Lopez , M. (2018). Logística Empresarial - Distribución física y logística de mercado. Universidad Técnica de Machala.
- Lizarzaburo, G. (26 de Mayo de 2020). Coronavirus: Puertos digitales en Ecuador tras la pandemia. Expresso.
- Logistica de Paraguay. (2020). La crisis del COVID-19 y el impacto en el comercio exterior y el consumo. Logistica de Paraguay.
- Ministerio de Salud Publica . (16 de Junio de 2020). Ministerio de Salud Publica . Obtenido de <https://www.salud.gob.ec/>
- Ministerio de Transporte y Obras Publicas . (19 de Junio de 2020). Ministerio de Transporte y Obras Publicas . Obtenido de <https://www.obraspublicas.gob.ec/los-puertos-del-ecuador-se-proyectan-a-gran-escala/#>
- Molina, W. (2 de Junio de 2020). Las ventas no petroleras crecieron a inicio de año. El Telegrafo .
- MundoMaritimo. (2020 de Junio de 2020). Mundo Maritimo: Informacion Maritima de Latinoamerica . Obtenido de <https://www.mundomaritimo.cl/noticias/gobierno-de-ecuador-impulsa-inversiones-en-infraestructura-y-equipos-en-cinco-puertos>
- Organizacion Mundial de la Salud. (14 de Junio de 2020). Organizacion Mundial de la Salud. Obtenido de <https://www.who.int/es/emergencias/diseases/novel-coronavirus-2019/advice-for-public/q-a-coronaviruses>
- Organizacion Mundial del Comercio . (21 de Junio de 2020). Organizacion Mundial del Comercio . Obtenido de https://www.wto.org/spanish/tratop_s/covid19_s/faqcovid19_s.htm
- Organizacion Panamericana de la Salud . (23 de Junio de 2020). OPS. Obtenido de <https://www.paho.org/es/covid-19-materiales-comunicacion>
- Peña, C. (2016). Manual del Transporte para el Comercio Internacional: Seleccin y gestion del transporte para la exportacion. Marge Books.
- Primicias . (15 de Junio de 2020). Primicias . Obtenido de <https://www.primicias.ec/noticias/lo-ultimo/primer-caso-coronavirus-ecuador-28-de-febrero/>
- Quirzo, G. (28 de 4 de 2020). Ecuador registro un repunte de fallecidos por covid-19 en un solo dia. El comercio.

Ramirez, A. C. (2015). Logística comercial internacional . Universidad del Norte .

Ramirez, A., Vadilla, A., Perez , P., & Quiroz, O. (13 de Junio de 2020). COVID-19: historia actual de una pandemia y sus hallazgos clínico-radiológicos. Mexico.

Sarmiento, A. E. (2019). Logística de transporte de mercancías en contenedores marítimos. Ediciones de la U.

SENAE - Servicios de Aduana del Ecuador. (11 de Julio de 2020). Servicios de Aduana del Ecuador. Obtenido de <https://www.aduana.gob.ec/de-interes/tributos-recaudados/>

Yagual, A., Mite, M., Narvaez, J., & Proaño, S. (2019). Efecto del crecimiento económico del sector logístico sobre el Producto Interno Bruto en Ecuador. Revista de Ciencias Sociales, 1991 - 1992.

