



**República del Ecuador
Universidad Tecnológica Empresarial de Guayaquil**

**Trabajo de Titulación
Para la Obtención del Título de:
Licenciada Portuaria y Aduanera Mención Administración Portuaria**

**Tema:
Análisis de la Disminución de Importaciones y Exportaciones en el Sistema
Portuario Nacional, Período 2019-2021.**

**Autora:
María José Moreira Cacao**

**Director del Trabajo de Titulación:
Eco. Carlos Vera R., MSc.**

2022

Guayaquil – Ecuador

AGRADECIMIENTO

Agradecer de manera muy especial a Dios y a mi familia quienes han estado junto a mí en todas las etapas de mi vida y han sido mi soporte en la misma. A mis padres quienes a pesar de todas las dificultades que se han encontrado a lo largo de su vida, han permanecido firmes, pacientes, solo me resta decir gracias por todo.

DEDICATORIA

A mis padres por haber forjado como la persona que soy en la actualidad; muchos de mis logros se los debo a ustedes entre los que se incluye este. Me formaron con reglas y con algunas libertades, pero al final de cuentas, me motivaron constantemente para alcanzar mis anhelos.

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

María José Moreira Cacao

ANÁLISIS DE LA DISMINUCIÓN DE IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES EN EL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL, PERÍODO 2019-2021.

María José Moreira Cacao
majito.moreira@hotmail.com

RESUMEN

El presente estudio se realizó con el propósito de analizar la disminución de importaciones y exportaciones en el sistema portuario nacional, período 2019-2021. Dentro de los aspectos metodológicos empleados se destaca el uso de un enfoque cuantitativo y alcance descriptivo; la recolección de datos se gestionó a través de la aplicación de una entrevista y la revisión documental. Conforme los resultados obtenidos, se determina que en los últimos años las importaciones han experimentado una tendencia decreciente, a diferencia de las exportaciones que han sustentado una línea estable. A pesar de esto, la prevalencia de la pandemia ha generado consigo múltiples causas que en su momento produjeron la baja de las importaciones y exportaciones, las cuales correspondieron al cierre de las fronteras y la paralización de las actividades productivas, generando efectos económicos negativos en el sistema portuario nacional dado la disminución de los movimientos de la carga en los puertos, perjudicando los niveles del empleo portuario. Conforme este escenario, se delimitaron un conjunto de acciones estratégicas para incrementar las importaciones y exportaciones en el sistema portuario nacional, mismas que refieren al fortalecimiento de la infraestructura portuaria, modernización del equipamiento portuario, participación de empresas privadas, promoción de la capacidad de gestión, entre otras.

Palabras clave: Importaciones, exportaciones, sistema portuario nacional, comercio internacional.

INTRODUCCIÓN

La actividad portuaria a lo largo de los años se ha considerado como el sistema de transporte más eficaz para el traslado de mercancías dando lugar a los avances tecnológicos, desarrollo empresarial, comercio, sector de transporte y producción de materia prima dentro del Ecuador; por otra parte es un sistema de gran beneficio para la economía del sector público y privado (Freire, López, & Pais, 2018). Ecuador cuenta con 10 muelles privados y cinco puertos estatales especializados en el traslado de carga y petróleo, siendo uno de los principales puertos el de Guayaquil el cual maneja el 70% de las exportaciones dentro del sistema nacional portuario, le siguen Esmeraldas, Manta y Puerto Bolívar; es conveniente indicar que al menos el 81.5% de la mercancía se transporta por barco (Muñoz & Muñoz, 2018).

Durante el año 2020 se ha identificado una disminución de las importaciones y exportaciones del país (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2020). La carga de importaciones en el año 2019 fue de 17'721,554 toneladas métricas (Tm), mientras que en el 2020 fue de 17'109,897 Tm con un déficit del -3.5%. En la carga de exportaciones del 2019 se obtuvo un total de 36'526,208 Tm, en tanto que, en el 2020 el resultado fue de 35'633.529 Tm, evidenciando un decrecimiento del -2.5% (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2019; Puerto de Guayaquil, 2021). Hay que acotar que el tiempo empleado para realizar las labores de exportación e importación bajó debido al cierre de puertos, restricciones en países con respecto al comercio internacional, entre otras medidas que se tomaron como precaución en la pandemia dando como resultado una reducción del tiempo de exportación del 13.6%, mientras que, para la importación disminuye en un 45.5% (González, 2020).

Las principales estrategias consisten en brindar facilidades a los exportadores e importadores en cuanto al tiempo de paso por aduana, requisitos y tecnología durante el paso al

buque para reducir costos y tener una mayor seguridad. En este tema, se prevé establecer un sistema de control de tráfico marítimo como radares, cámaras visuales, estaciones receptoras, sistema de identificación automática de estación primaria y secundaria. Por otro lado, se busca determinar mejores prácticas que pueden ser aplicadas en los procesos del sistema portuario y contemplar mejoras a nivel tecnológico dentro de la infraestructura. Por ese motivo, es necesario realizar la siguiente interrogante ¿Cuál es el análisis para la disminución de importaciones y exportaciones en el sistema portuario nacional, período 2019-2021?

Esta investigación se enmarca en la línea de Sistemas económicos, economía internacional, globalización, desarrollo. El objetivo general del presente trabajo consiste en analizar la disminución de importaciones y exportaciones en el sistema portuario nacional, período 2019-2021. Los objetivos específicos son: investigar las bases teóricas vinculadas con la disminución de importaciones y exportaciones en el sistema portuario a causa de la Covid-19; diagnosticar las causas y efectos de la disminución de importaciones y exportaciones en el sistema portuario nacional; proponer acciones para incrementar las importaciones y exportaciones en el sistema portuario nacional.

DESARROLLO TEMÁTICO

Antecedentes Referenciales

El trabajo investigativo desarrollado por Fernández y Ospina (2020) en Cali-Colombia se realizó con el objetivo de analizar el impacto que provocó la Covid-19 en las exportaciones e importaciones por vía marítima. Para esto, se usó como metodología el enfoque cuantitativo, alcance descriptivo y explicativo. Entre los hallazgos se encontró que en Colombia las importaciones han sido mayores que las exportaciones demostrando con ello un déficit en la balanza comercial en el periodo del 2015 al 2019, siendo el 2018 el año con mayor incremento de las exportaciones con \$41,905 millones y decreciendo en 2019 a \$39,489 millones con un déficit de -\$13,213 millones por un incremento de las importaciones a \$52,231 millones. Sin embargo, para el año 2020 la variación del Producto Interno Bruto (PIB) en el sector de transporte fue de -35.7%, del cual el transporte acuático representó un decremento de -24.01%, el total de las exportaciones fue de 55'433,892 toneladas con una variación anual de -11.1%. En cambio, las importaciones representaron un total de 18'445,558 toneladas con una variación anual de -10.5%, siendo la carga general la de mayor movimiento en el puerto de Ciénaga y Guajira, seguido de la carga de contenedor en el puerto de Cartagena y Buenaventura.

El estudio efectuado por Macías, Correa, Álvarez y del Río (2021) en Ecuador tuvo como objetivo determinar los estragos que dejó la Covid-19 en el comercio internacional, para lo cual se utilizó un estudio exploratorio y se aplicó una estimación logarítmica. En la investigación se pudo verificar que durante el primer trimestre del año 2020 específicamente en el mes de abril se evidenció una caída del 76% en las exportaciones petroleras y un 8% en las no petroleras en comparación al mes anterior, sin embargo, en mayo se observa un crecimiento anual del 6% en relación con el 2019, las cuales se debieron a los productos como el cacao con el 22% y el banano

con el 11% cuyos países de destino fueron Estados Unidos, Indonesia, Federación de Malasia y entre otros. En cambio, en las importaciones la materia prima, bienes de capital y bienes intermedios representaron el 60%, además, durante enero a noviembre del 2020 se registraron disminuciones en especial en los meses de abril y mayo, los cuales se observaron en los bienes de capital con el 51% y 52%, así como en los bienes de consumo con el 48% y 32% respectivamente, no obstante, en diciembre se aprecia un incremento en los bienes de consumo con el 11%, pero el comercio de insumos médicos durante este año tomó relevancia demostrando un crecimiento del 47%.

La investigación llevada a cabo por Olivero (2020) en Ecuador planteó como objetivo determinar el impacto de la Covid-19 en la logística internacional vía marítima durante marzo a mayo del 2020. Para esto fue necesario establecer como metodología el enfoque cuantitativo, diseño no experimental, estudio empírico-analítico, de tipo exploratoria-descriptiva, la técnica fue la entrevista y la observación. Los resultados del estudio mostraron que en el puerto de Guayaquil arribaron 208 buques en el mes de marzo decreciendo en abril con 167 buques e incrementándose en mayo con 214 buques, cifras que están por debajo de años anteriores. En cuanto a las exportaciones de productos no petroleros en valor Free on Board (FOB), durante el mes de marzo del 2020 fueron superiores a años anteriores, al igual que en mayo con un incremento del 15%. Además, las exportaciones e importaciones durante el año 2020 fueron bajas en comparación a otros años, siendo más afectado el mes de abril con un valor de recaudación de \$1,100 millones con una pérdida en comparación a los años anteriores del 58%; mientras que en las importaciones su recaudación fue de \$1,150 millones que corresponde a una pérdida del 60%. Por último, el total de tributos aduaneros recaudados por distritos obtuvo en abril del 2020 un valor de \$97'539.345.47 muy por debajo al año anterior que fue de \$228'754,345.54.

COMERCIO INTERNACIONAL

El comercio internacional es un instrumento que le permite mejorar las economías de los países en vías de desarrollo, debido a que estos se acogen a los tratados de libre comercio que les facilita exportar un gran volumen de productos, genera nuevas oportunidades de empleo y alcanzar una mayor producción (Solórzano & Balseca, 2017).

El comercio internacional está conformado por la exportación e importación. La exportación se trata del envío de mercancías que supone una venta fuera del territorio aduanero nacional, lo cual provoca una entrada de divisas. La importación es el ingreso de mercancías que viene de otro país debido a la compra de servicio o bienes traídos desde empresas extranjeras para que sean introducidos en la nación. Además, la balanza comercial se trata del valor en dinero que es resultado de la diferencia entre los bienes que son exportados con los que se importan, por lo cual, esta es positiva siempre y cuando las exportaciones sean mayores a las importaciones, pero es negativa si estas son inferiores (SITL Américas, 2019).

Para realizar el comercio internacional es necesario aplicar la logística internacional, la cual se la considera como un conjunto de operaciones que buscan transportar productos finales o materias primas desde el país de origen que sería el exportador hacia un país de destino que es el importador en donde se utilizan los recursos recibidos para la comercialización o la fabricación (Beetrack, 2018).

No obstante, la logística es uno de los pilares sobre el cual se construye el comercio internacional de bienes, dado que esta permite que a todos los países conectarse entre ellos, así como influye en la fluidez del envío y en los costos que se ven reflejados en su competitividad. De igual manera, la logística es un aspecto de gran importancia en la distribución física, pero para esto es necesario conocer la regulación y los procesos tanto de las importaciones como de las

exportaciones de mercancías. Esta se debe desarrollar por medio de una correcta aplicación de las formas de comercialización internacional, proyección, financiación y organización para conseguir mejores resultados con respecto al esfuerzo, dinero y tiempo para la entrega del producto al cliente (Marinucci, 2021).

Por otra parte, la gobernanza portuaria aparece como una forma de poder cubrir la necesidad de los puertos en cuanto a una gestión eficiente del servicio de transporte y una estructura organizativa clara, por lo cual se considera que el tercer pilar esencial para establecer la función de los puertos es la gobernanza. Los puertos son parte del territorio de un Estado, siendo controlado por entidades descentralizadas u organismos estatales dependiendo el reparto legal de las competencias (Freire et al., 2018).

Sistema Portuario Nacional

El Sistema Portuario Nacional se lo define como el conjunto de puertos públicos comerciales que tiene un país, entre ellos se encuentran entes comprometidos con su desarrollo, tales como las superintendencias que se encargan de los puertos especiales, las terminales privadas que tienen a cargo las terminales portuarias habilitados, las entidades portuarias o los puertos comerciales del Estado, siendo esta última administrada por la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, Autoridad Portuaria de Guayaquil, Autoridad Portuaria de Manta y Autoridad Portuaria de Esmeralda.

En el Ecuador, el sector estratégico de la economía es el Sistema Portuario Nacional, el cual en los últimos años ha experimentado un gran desarrollo llegando a representar el 6.8% del PIB. Además, el sector portuario se encuentra estructurado en función de tres organismos que son las terminales petroleras, las terminales portuarias habilitadas y los puertos comerciales del Estado. Las terminales petroleras son los operadores encargados del manejo del petróleo y sus derivados.

Las terminales portuarias habilitadas son operadores privados que se encargan de la gestión integral, mantenimiento, administración y carga de un terminal especializado que tienen la habilitación y autorización de actividades portuarias que se realizan mediante concesión de bahía y playa. Por último, los puertos comerciales del Estado son los operadores estatales que brindan servicios de almacenamiento y carga que se desarrollan con la ayuda de operadores portuarios privados (Instituto de Comercio Exterior de España [ICEX], 2018).

A nivel nacional, el 85% de las transacciones de comercio exterior se realizan por medio de la Autoridad Portuaria de Guayaquil, lo cual se ha podido desarrollar por el trabajo en equipo entre el Municipio de Guayaquil y el Estado que realizaron el dragado de profundización del canal de acceso a las terminales portuarias fluviales y marítimas de esta ciudad a través de un convenio entre las partes, en donde se espera que el canal obtenga una profundidad de 12.50 metros que representó una inversión de \$100 millones. En el caso del Puerto de Posorja, el Estado tiene el compromiso de convertir este puerto en un polo de desarrollo mundial, puesto que se espera incrementar el manejo del sistema portuario del 2018 que fue de 2.2 millones de TEUS. En cambio, en la Autoridad Portuaria de Esmeraldas se ha invertido unos \$26 millones para la ampliación de 139 metros del muelle tres, la construcción de patios de almacenamiento de contenedores y vehículos, al igual que el mantenimiento del muelle tres y dos (Gobierno de la República del Ecuador, 2019).

El sistema portuario de Guayaquil se encuentra integrado por las instalaciones portuarias, marítimas y muelles, los terminales portuarios habilitados, las instalaciones para el funcionamiento de muelles, varaderos y parillas que se destinan a la reparación de embarcaciones, la Superintendencia del Terminal Petrolero del Salitral y los terminales comerciales estatales regidos por la Autoridad Portuaria de Guayaquil. La Autoridad Portuaria de Guayaquil cuenta con la

jurisdicción sobre el área terrestre portuaria, así como, la zona fluvial y marítima donde puede desarrollar el ejercicio de sus atribuciones y el cumplimiento de sus fines (Autoridad Portuaria de Guayaquil, 2019).

Aduana

Con respecto a las aduanas del país, el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador es una empresa estatal moderna y autónoma que sus funciones están orientadas hacia el servicio, siendo parte activa del quehacer internacional y nacional, así como facilitadores del comercio internacional (Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, 2018). Por lo tanto, la aduana tiene un papel decisivo para movilizar las mercancías por medio de las fronteras, así como los regímenes aduaneros que tienen una influencia en el rol de las industrias nacionales dentro del comercio exterior (Servicio Nacional de Aduanas de Chile, 2019);(Zamora & Paz, 2020).

Dentro de las aduanas se realizan ciertos servicios portuarios, los cuales se los define como las actividades de interés general que se llevan a cabo en el territorio portuario. Estas son fundamentales para la correcta explotación de los servicios portuarios que deben efectuarse en condiciones de continuidad, regularidad, calidad, eficiencia, eficacia, no discriminatoria y de seguridad. Además, el Ecuador cuenta con tres puertos especiales que son la Superintendencia del Terminal Petrolero de El Salitral, la Superintendencia del Terminal Petrolero de la Libertad y la Superintendencia del Terminal Petrolero de Balao (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2019a).

La prestación de los servicios portuarios se realiza de dos formas: la indirecta y directa. La indirecta por medio de operadores portuarios donde se debe obtener el permiso de operación cuando no se explote y use la infraestructura portuaria, pero si lo requiere se hace por delegación, mientras que, de forma subsidiaria cuando la demanda de servicios no está cubierta por los

operadores portuarios habilitados. En cambio, de forma directa cuando las facilidades portuarias privadas, terminales portuarias habilitados, puertos especiales y/o autoridades portuarias, sus concesiones o delegatarios provean los servicios portuarios. Los servicios portuarios clasifican en servicios conexos, servicios a pasajeros, servicios a la carga, servicios a la nave y servicios generales. Los servicios de carga se refieren a la ejecución y gestión de actividades para la manipulación, almacenamiento y transferencia de las cargas, así como de las actividades conexas que se desarrollan en el recinto portuario. Los servicios a la nave son la ejecución y gestión de actividades que ayudan al acceso, operación, transporte seguro, maniobra de artefactos navales o de las naves en las terminales o puertos marítimos, incluyendo las zonas de fondeo y aproximación. Los servicios generales son servicios de consumo común de prestación directa siendo los usuarios sus beneficiarios (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2016).

Comercio Exterior durante la Covid-19

Por otra parte, la economía a nivel mundial se ha visto afectada por la pandemia de la Covid-19, ya que esto ha provocado la pérdida de dinamismo de la producción nacional conllevándolo a una contracción, aspecto que se ha convertido en un gran reto para todos los países que buscan la reactivación y crecimiento de la economía por medio de la producción nacional. Debido a esto, las empresas debieron acoplarse o adaptarse a nuevos desafíos, siendo esta etapa comercial la más crucial después de haberse visto amenazada su supervivencia y teniendo en cuenta que los desafíos no suelen superarse fácilmente (Ulloa, Fajardo, González, & Solórzano, 2021; Quevedo, Vásquez, Quevedo, & Pinzon, 2020).

Durante la irrupción de la Covid-19 los países de todo el mundo tuvieron que adoptar medidas drásticas que ocasionaron graves consecuencias en la economía mundial. Entre las medidas se dispuso la interrupción de las actividades productivas que empezaron en Asia, seguida

de Europa, América del Norte y las demás partes del mundo (Martínez, 2021). Esto solo provocó la reducción de la demanda de servicios y bienes. Esta contracción se apreció durante los primeros meses del año 2020 afectando las exportaciones de países como la Unión Europea, Estados Unidos y Japón. Sin embargo, las naciones en desarrollo más afectadas fueron América Latina y el Caribe (Comisión Económica para América Latina y el Caribe, 2020).

El comercio exterior en ciertos países desde inicios del 2020 mostró una reducción a causa de la Covid-19, entre ellos se encuentra China donde las importaciones de productos cayeron un 4% y las exportaciones en un 17%, siendo este el país donde fue el epicentro de la pandemia. Otro país desarrollado que fue afectado por la pandemia fue los Estados Unidos, las importaciones que provenían de América Latina y el Caribe tuvieron una caída en enero del 4% y a nivel anual un 2% cuando la pandemia apenas empezaba. En Brasil, la situación fue casi similar encontrando durante el primer bimestre del 2020, una reducción de las exportaciones del 8.5% a nivel anual. La situación de la actividad comercial internacional muestra cifras alarmantes aunque ya estaba en desaceleración la economía mundial, puesto que apenas había subido 1% durante el 2019 (Bonomelli, 2020).

METODOLOGÍA

Los datos son tomados de expertos e información disponible en los entes reguladores del comercio exterior y plataforma del Banco Central del Ecuador (BCE) con la finalidad de conocer el comportamiento que tuvieron las importaciones y exportaciones durante los periodos del 2019 al 2021, sin que en el proceso se realice manipulación alguna de la información, siendo un diseño no experimental teniendo como indicador comparable el corte longitudinal. El planteamiento metodológico utilizado para resolver la problemática de la investigación tuvo un enfoque cuantitativo que se fundamenta en la estadística para generalizar resultados. Con respecto al alcance del trabajo se usa el descriptivo que prioriza la descripción del fenómeno, a través del sistema portuario nacional para establecer la variación del comercio internacional en los periodos anteriormente mencionados (Hernández, Fernández, & Baptista, 2014).

La entrevista se enfoca en conocer datos específicos sobre una investigación y el respectivo avance de esta, incluyendo la colaboración de un grupo de individuos que deben brindar criterios concisos al entrevistador (Hernández et al., 2014). La herramienta de uso para recolección de datos fue la entrevista a través de una muestra por conveniencia realizada a dos servidores públicos del Servicio de Aduanas del Ecuador y tres representantes de empresas relacionadas al comercio exterior, lo cual se complementa con el análisis documental de la información que reposa en la Autoridad Portuaria acerca de los movimientos de comercio internacional con la finalidad de establecer la situación actual en las variaciones. Cabe destacar que, los profesionales participantes de las entrevistas solicitaron el anonimato como requisito para su aporte al trabajo.

Resultados

Los hallazgos mostraron que, la importación por tonelada de carga osciló en el año 2020 cerca de 4.336.504,45, mientras que, la exportación en el mismo año se proyectó en 4.087.369,38.

Esto representó un decrecimiento para las importaciones del 7.4% con respecto al 2019, situación que es más evidente con respecto al 2017 donde se refleja una disminución del 11.5%.

Toda la argumentación anterior, brinda indicios sobre el alza de exportaciones en los últimos tiempos y la baja de importaciones. No obstante, es necesario emplear mejores prácticas que sean aplicadas en los procesos del sistema portuario y contemplar herramientas tecnológicas dentro de la infraestructura, con el fin de que no baje el flujo de importaciones por tonelada que se venía manteniendo.

Tabla 1

Importación por tonelada de carga

Años	Importación	Variación
2017	4.902.726,78	
2018	4.692.101,79	-4,3%
2019	4.681.623,72	-0,2%
2020	4.336.504,45	-7,4%

Fuente: Autoridad Portuaria (2022).

Elaborado por: Moreira (2022).

Tabla 2

Exportación por tonelada de carga

Años	Exportaciones	Variación
2017	3.796.613,20	
2018	3.825.208,66	0,8%
2019	3.809.512,39	-0,4%
2020	4.087.369,38	7,3%

Fuente: Autoridad Portuaria (2022).

Elaborado por: Moreira (2022).

RESULTADOS DE LA ENTREVISTA

Los resultados de la entrevista se presentan de forma generalizada por cada pregunta, dado la prevalencia de opiniones repetidas por los sujetos de estudio.

1. ¿Cómo han evolucionado las importaciones y exportaciones nacionales en el sistema portuario nacional en los últimos años?

Los entrevistados manifestaron que las importaciones nacionales en el sistema portuario nacional han experimentado una tendencia decreciente en los últimos años, específicamente desde el año 2017 hasta el 2020. En tanto que, las exportaciones han presentado una tendencia estable que logró incrementarse durante el 2020, con un crecimiento del 7.3%. En lo que respecta al 2021, en ambos escenarios se identificó un incremento de estas actividades, generando consigo el aumento en el volumen de tráfico portuario, de la actividad económica y del empleo.

2. ¿Qué factores han generado la reducción de las exportaciones e importaciones en el sistema portuario nacional?

Los entrevistados indicaron que la causa principal que ha fomentado la reducción de las exportaciones e importaciones en el sistema portuario nacional refiere a la presencia de la pandemia, factor que ocasionó el cierre de puertos, limitaciones en cuanto a la comercialización internacional, problemas logísticos, interrupción de las actividades productivas, desaceleración económica interna y la contracción del comercio mundial. A esto se suma otros factores como el cierre de los mercados principales de destino y procedencia del país, la reducción de la producción nacional, el descenso de las compras de bienes de capital y materias primas derivadas del exterior, la caída de la demanda de los bienes y el incremento del precio de las materias primas.

a caída de los precios de las materias primas y una menor demanda por los bienes que venden nuestros países han puesto fin a un periodo de expansión que ha durado poco más de dos años.

3. ¿Qué efectos ha provocado la reducción de las exportaciones e importaciones en el sistema portuario nacional?

La baja de las exportaciones e importaciones han provocado una reducción en el movimiento y volumen de carga en el sistema portuario nacional. Este descenso ha afectado principalmente a los puertos de menor tamaño, que dependen en gran medida de las exportaciones e importaciones para mantener su actividad, tales como el puerto El Morro, puerto Bolívar, entre otros.

4. ¿Considera que la pandemia ha sido un factor que ha mermado las exportaciones e importaciones en el sistema portuario nacional?

Los entrevistados manifestaron que la pandemia ha representado uno de los mayores problemas para el sistema portuario nacional, debido que su incidencia ha generado el desarrollo de múltiples medidas orientadas a contrarrestar las crisis sanitarias, afectando directamente las actividades de exportación e importación debido al choque negativo que la Covid-19 generó en las relaciones comerciales del país con el resto del mundo.

5. ¿Qué medidas adoptadas por las diferentes naciones para contrarrestar la pandemia han provocado la reducción de las exportaciones e importaciones en el sistema portuario nacional?

Según la percepción de los entrevistados, las medidas adoptadas por el mundo a fin de contrarrestar la pandemia y que afectaron las exportaciones e importaciones fueron el cierre de las fronteras y la paralización de las actividades productivas, provocando el bloqueo de los mercados principales del país, la exposición de problemas logísticos, incremento de los costos del flete marítimo y el incremento de los tiempos en el tránsito, carga y descarga de las mercancías.

6. ¿Qué impacto económico ha generado la reducción de las exportaciones e importaciones en el sistema portuario nacional?

De acuerdo con los entrevistados, las reducciones de las exportaciones e importaciones en el sistema portuario nacional han tenido un impacto económico negativo en la actividad portuaria, pues han reducido el volumen de movimiento de mercancías en los puertos y han afectado el empleo en esta actividad. Esto ha generado el descenso en las actividades operativas y de transbordo, dificultando la garantía de conservar la presencia de los trabajadores en las instalaciones portuarias.

7. ¿Cuáles han sido los sectores productivos más afectados por la reducción de las exportaciones e importaciones en el sistema portuario nacional?

Los entrevistados indicaron que la industria manufacturera han sido las más afectadas por la reducción de las exportaciones e importaciones en el sistema portuario nacional, debido a su fuerte dependencia de la obtención de insumos del extranjero y la incesante necesidad de vender sus productos en el mercado internacional, por ende, cuando el volumen de importaciones y exportaciones disminuye, las industrias manufactureras son las que más sufren. Adicional, se identificaron otros sectores como el turismo, la agricultura, pesca, banano, camarón, construcción referente a la adquisición de maquinaria, entre otros.

8. ¿Qué acciones considera usted que se deben aplicar con la finalidad de incrementar las exportaciones e importaciones en el sistema portuario nacional?

Bajo la perspectiva de los entrevistados, a fin de incrementar las exportaciones e importaciones en el sistema portuario nacional se deben gestionar acciones que permitan fortalecer la infraestructura portuaria, modernizar el equipamiento de los puertos, fomentar la participación de empresas privadas en la operación de los puertos, fortalecer la capacidad de gestión de las

autoridades portuarias, mejorar el ambiente de negocios en los puertos para reducir los costos de operación y promover el uso de tecnologías avanzadas en el despacho de carga para mejorar su nivel de eficiencia.

Acciones estratégicas orientadas al sistema portuario nacional.

Con la finalidad de mejorar las importaciones y exportaciones en el sistema portuario nacional, se determinan las siguientes acciones estratégicas.

1) Fortalecer la infraestructura portuaria: esto a través de un proceso de mejoramiento de la conectividad de los puertos con las vías de transporte terrestre y aéreo, así como con los centros de distribución.

2) Modernizar el equipamiento de los puertos: con la finalidad de mejorar la eficiencia en el despacho de carga. En este ámbito la adquisición de nuevos equipos podría mejorar tanto la seguridad, como la calidad y gestión de las operaciones portuarias; dentro de este marco se destaca la importancia de integrar un sistema de control de tráfico marítimo (cámaras visuales, receptores, estaciones, radares) y un sistema de identificación automática de estación primaria y secundaria.

3) Mejorar el ambiente de negocios en los puertos para reducir los costos de operación: esto mediante la simplificación de los procesos del sistema portuario, reducción de los costos de operación y el fortalecimiento de la capacidad de gestión de las autoridades portuarias para mejorar la eficiencia en la operación de los puertos.

4) Incrementar la capacidad de los puertos: con la finalidad de atender el crecimiento de la demanda de servicios portuarios. Esto se puede desarrollar mediante la ampliación del área de operaciones de los puertos, mejoramiento del acceso a los puertos para facilitar el tránsito de vehículos y carga, ampliación de la infraestructura y capacidad de almacenamiento.

5) Fomentar la participación de empresas privadas en la operación de los puertos para mejorar la eficiencia: esto mediante el establecimiento de incentivos fiscales u otros beneficios que estimulen la inversión privada en el sector portuario.

6) Fortalecer la capacidad de gestión de las autoridades portuarias para mejorar la eficiencia en la operación de los puertos: esto mediante la capacitación y el entrenamiento de sus funcionarios, la mejora de la infraestructura y la implementación de mecanismos de gestión eficientes. Asimismo, se pueden establecer normas y reglamentos claros que favorezcan la eficiencia en la operación de los puertos.

7) Promover el uso de tecnologías avanzadas en el despacho de carga para mejorar la eficiencia: en este marco se integran tecnologías avanzadas como el uso de equipos de rastreo y seguimiento de la carga, el empleo de sistemas automatizados de despacho de carga y la implementación de sistemas de información para el control de la carga.

CONCLUSIONES

Las conclusiones del presente estudio se encuentran fundamentadas en el cumplimiento de los objetivos específicos; bajo este enfoque, se concluye que el comercio internacional representa un instrumento que posibilita el mejoramiento de la economía de los países en vías de desarrollo, actividad en la cual se ve involucrada la logística internacional, un factor que permite establecer el contacto entre múltiples naciones con el propósito de gestionar las relaciones comerciales. Dentro de este paradigma, se enfatiza la importancia del sistema portuario nacional, elemento que facilita el comercio exterior y contribuye al crecimiento de las importaciones y exportaciones de una determinada nación.

Con respecto al segundo objetivo, se concluye que en los últimos años las importaciones han experimentado una tendencia negativa, sobre todo en el año 2020 cuando se presentó la pandemia, situación que difiere del ámbito de las exportaciones. Dentro de las causas que produjeron la baja de las exportaciones e importaciones en el sistema portuario nacional se integra el cierre de los puertos, los problemas logísticos, limitaciones en el comercio internacional, interrupción de las actividades productivas, entre otros aspectos. Estos ocasionaron un impacto negativo en la actividad portuaria, debido a la reducción del volumen de carga y su incidencia en el empleo portuario.

Finalmente, con el propósito de incrementar las importaciones y exportaciones en el sistema portuario nacional se determinaron un conjunto de acciones estratégicas que involucran el fortalecimiento de la infraestructura portuaria, la necesidad de modernizar el equipamiento de los puertos, mejorar el ambiente de negocios en los puertos para reducir los costos de operación e incrementar la capacidad de los puertos. Asimismo, se destacó la oportunidad de fomentar la participación de empresas privadas en la operación de los puertos para mejorar.

REFERENCIAS

- Autoridad Portuaria. (2022). Estadísticas – Autoridad Portuaria de Guayaquil. Recuperado 21 de enero de 2022, de <http://www.puertodeguayaquil.gob.ec/la-institucion/estadisticas/>
- Autoridad Portuaria de Guayaquil. (2019). Plan Estratégico Institucional 2019-2021. Recuperado de http://www.puertodeguayaquil.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2019/04/plan_estrategico_institucional_apg_2019-2021.pdf
- Beetrack. (2018). ¿Qué es la logística internacional? Importancia, funciones y características. Recuperado de <https://www.beetrack.com/es/blog/que-es-la-logistica-internacional>
- Bonomelli, G. (2020). La pandemia del coronavirus y su impacto sobre el comercio internacional: Una mirada sobre el mundo y Argentina. *Revista Integración y Cooperación Internacional*, (30), 5-12. <https://doi.org/10.35305/revistamici.v0i30.45>
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (2020, agosto 6). Los efectos del COVID-19 en el comercio internacional y la logística. Recuperado 8 de diciembre de 2021, de <https://www.cepal.org/es/publicaciones/45877-efectos-covid-19-comercio-internacional-la-logistica>
- Fernández, D., & Ospina, Y. (2020). *Impacto de la pandemia del Covid-19 en las operaciones de importación y exportación de mercancías por vía marítima en Colombia* (Universidad Antonio Nariño). Universidad Antonio Nariño, Cali. Recuperado de <http://repositorio.uan.edu.co/bitstream/123456789/1797/1/2020DanielaAndreaFernandezMartinezYesicaOspinaAstros.pdf>
- Freire, M. J., López, B., & Pais, C. (2018). Gobernanza portuaria clásica y la nueva tendencia en los países de Latinoamérica. *Boletín mexicano de derecho comparado*, 51(153), 517-550. <https://doi.org/10.22201/ijj.24484873e.2018.153.13649>

- Gobierno de la República del Ecuador. (2019). Los puertos del Ecuador se proyectan a gran escala – Autoridad Portuaria de Guayaquil. Recuperado 8 de diciembre de 2021, de <http://www.puertodeguayaquil.gob.ec/los-puertos-del-ecuador-se-proyectan-a-gran-escala/>
- González, L. (2020). Las plataformas logísticas en los corredores comerciales. Caso particular. *Sapientia Technological*, 1(1), 36-49.
- Hernández, R., Fernández, C., & Baptista, P. (2014). *Metodología de la investigación*. McGraw-Hill Education.
- ICEX. (2018). Infraestructura portuaria en Ecuador. Recuperado de <https://www.icex.es/icex/GetDocumento?dDocName=DOC2018794499&urlNoAcceso=/icex/es/>
- Macías, K. V., Correa, R., Álvarez, J., & Del Río, M. (2021). Effects of Covid-19 on Ecuador's international trade. *Contaduría y Administración*, 66(5), 1-24. <https://doi.org/10.22201/fca.24488410e.2021.3336>
- Marinucci, E. (2021). Logística y transporte internacional: La disrupción ante el COVID-19. *Revista Integración y Cooperación Internacional*, (32), 6-21. <https://doi.org/10.35305/revistamici.v0i32.71>
- Martínez, J. (2021). COVID-19: Globalización contra pandemia. *Cuadernos de Información Económica*, Mayo-Junio(276), 59-67. Recuperado de https://www.funcas.es/wp-content/uploads/Migracion/Articulos/FUNCAS_CIE/276art08.pdf
- Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (2019a). Estadísticas Portuarias y de Transporte Marítimo 2018. Recuperado de https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2019/07/Boletin-Estadistico-2018_MTOP.pdf

- Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (2019b). Estadísticas portuarias y de transporte marítimo 2019. Recuperado de https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2020/09/Boletin-Estadistico-2019_MTOP.pdf
- Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (2020). Estadísticas Portuarias y de Transporte Marítimo 2020. Recuperado de <http://www.camae.org/wp-content/uploads/2021/08/Boletin-Estadistico-2020-MTOP.pdf>
- Muñoz, J. J., & Muñoz, B. S. (2018). *Comparación de la Logística entre Colombia y Ecuador* (Unicatólica). Unicatólica. Recuperado de <http://repository.unicatolica.edu.co/handle/20.500.12237/1004>
- Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (2016). Normas que regulan los servicios portuarios en el Ecuador, Pub. L. No. Registro Oficial 732. https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2018/02/LOTAIP_1_MTOP-SPTM-2016-0060-R_Normas_que_regulan_los_servicios_portuarios_en_el_ecuador_2016.pdf
- Olivero, O. (2020). *Análisis del Impacto del COVID19 en la Logística Marítima Internacional Periodo Marzo – Mayo 2020* (Universidad Tecnológica Empresarial de Guayaquil). Universidad Tecnológica Empresarial de Guayaquil, Guayaquil. Recuperado de <http://biblioteca.uteg.edu.ec:8080/bitstream/handle/123456789/1346/An%C3%A1lisis%20del%20Impacto%20del%20COVID19%20en%20la%20Log%C3%ADstica%20Mar%C3%ADtima%20Internacional%20Periodo%20Marzo%20%E2%80%93%20Mayo%202020.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Quevedo, M., Vásquez, L., Quevedo, J., & Pinzon, L. (2020). COVID-19 y sus efectos en el comercio internacional. Caso Ecuador | Quevedo-Barros. *Dominio de Las Ciencias*, 6(3), 1006-1015. <http://dx.doi.org/10.23857/dc.v6i3.1330>

- Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. (2018). Introducción. Recuperado 8 de diciembre de 2021, de <https://www.aduana.gob.ec/introduccion/>
- Servicio Nacional de Aduanas de Chile. (2019). Rol de la Aduana en la facilitación del comercio. Recuperado 8 de diciembre de 2021, de Aduana website: <http://www.aduana.cl/rol-de-la-aduana-en-la-facilitacion-del-comercio/aduana/2007-03-01/122328.html>
- SITL Américas. (2019). Importación y exportación. Recuperado de <https://www.sitlamericas.com/es-mx/importacion-y-exportacion.html>
- Solórzano, S., & Balseca, L. (2017). Comercio internacional: Nuevas perspectivas de mercado para los productos derivados de cacao de la provincia de El Oro-Ecuador. *Tzhoecoen*, 9(3). <https://doi.org/10.26495/rtzh179.323327>
- Ulloa, N., Fajardo, V., González, M., & Solórzano, S. (2021). Estrategias post Covid-19: Desafíos para las empresas exportadoras de productos tradicionales. *INNOVA Research Journal*, 6(2), 180-195. <https://doi.org/10.33890/innova.v6.n2.2021.1636>
- Zamora, A., & Paz, I. (2020). Las Aduanas de México: Un Análisis de Eficiencia a través de la Metodología DEA Network. *Análisis económico*, 35(90), 173-198.

ANEXOS

Anexo A. Formato de la Entrevista

1. ¿Cómo han evolucionado las importaciones y exportaciones nacionales en el sistema portuario nacional en los últimos años?
2. ¿Qué factores han generado la reducción de las exportaciones e importaciones en el sistema portuario nacional?
3. ¿Qué efectos ha provocado la reducción de las exportaciones e importaciones en el sistema portuario nacional?
4. ¿Considera que la pandemia ha sido un factor que ha mermado las exportaciones e importaciones en el sistema portuario nacional?
5. ¿Qué medidas adoptadas por las diferentes naciones para contrarrestar la pandemia han provocado la reducción de las exportaciones e importaciones en el sistema portuario nacional?
6. ¿Qué impacto económico ha generado la reducción de las exportaciones e importaciones en el sistema portuario nacional?
7. ¿Cuáles han sido los sectores productivos más afectados por la reducción de las exportaciones e importaciones en el sistema portuario nacional?
8. ¿Qué acciones considera usted que se deben aplicar con la finalidad de incrementar las exportaciones e importaciones en el sistema portuario nacional?